



# 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 SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



FRA ALFRED OLSEN & CO.'S TANKANLÆG, KØBENHAVN

## VERITAS

### SMØRE- & BRÆNDSELSOLIER TIL DIESELMOTORER

ANBEFALES AF DE FØRENDE MOTORFABRIKER  
ANVENDES AF DE FØRENDE DIESELMOTORSKIBE FRA START TIL DATO

### BUNKERSTATIONER

KØBENHAVN - ESBJERG - AARHUS - SØNDERBORG  
GØTEBORG ~~~~~ STOCKHOLM  
ROTTERDAM ~ ANTWERPEN ~ HAMBORG

SMØREOLIEDEPOTER OVERALT

# ALFRED OLSEN & CO. <sup>A</sup>/<sub>S</sub>

KØBENHAVN

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## AALBORG

**CHR. JENSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon: 2256  
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:  
»SØBORG»

**RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.**  
(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)  
AALBORG

Telefon: 4120  
Statstelefon: 16

Telegram-Adr.:  
»Maritime»

LLOYD'S AGENT

**JOHS. UTZON**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:  
»UTZON»

## ASSENS

**ALFRED LARSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER  
ASSENS

TELGR.-ADR. „SHIPPING“. — STATS-TELF. 10. — TLF. 200.  
PRIVAT TELEFON: ASSENS NR. 480.

## BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**  
SKIBSMÆGLER  
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND»

## ESBJERG

**C. BREINHOLT**  
SKIBSMÆGLER  
INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN  
ESBJERG

British Vice-Consul — Lloyds Agent  
Telefon 57 & 1262 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.

**J. LAURITZENS  
MÆGLERFORRETNING**  
SKIBSMÆGLER, SHIPBROKER  
SCHIFFSMÄKLER  
ESBJERG

TELEGR.-ADRESSE: LAURITZEN, ESBJERG

## FAABORG

**P. A. NIELSEN**  
EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE  
FAABORG

Telegramadresse: NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 509

## FREDERICIA

**E. THURØE HANSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

FREDERICIA

TELEFON 929 ., BANKKONTO: FREDERICIA PRIVATBANK A/S  
TELEGR.-ADR. "THURØEHANSEN", CODE: A. B. C. 5TH EDITION

## KALUNDBORG

**O. L. OMØE**

TLGR. ADR. **KALUNDBORG** TLGR. ADR.  
OMØE Skibsmægler Lloyds Agent OMØE

**Befragtning, Klarering, Assurance,  
Stavedoring og Spedition.**

TELEFON NO. 4. 601.  
— STEVEDOREKONTORET 625.

## KØBENHAVN

**ALFRED CHRISTENSEN**

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43 Telf. 221

Dampskibsreder

Dampskibs- og Havariagent

Befragtningsforretning

## KOLDING

**A. GJØRDING**

KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING ·· KLARERING ·· SPEDITION ·· ASSURANCE

AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

## KORSØ

**P. JØRGENSEN & CO.**  
SKIBSMÆGLERFORRETNING

Grundlagt 1867

Indehaver: J. U. JEPSEN, statsautoriseret Skibsmægler

KORSØ

Telegram-Adresse: JØRGENSEN  
The BOE Code

Telefon: 6 (3 Linier)  
Statstelefon: 11  
Efter Kontortid: 127

## MARIAGE

**P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Edsvoren Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1 — Statstelf.: Mariager Nr. 6  
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“  
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

## NAKSKO

**Casper Andréa's Eftflg.**

ved

**Halfdan Rasmussen**

edsv. Skibsmægler

NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“ Statstelefon Nr. 7  
Telefon Nr. 108, 408 & 618

## RUDKØBING

Erik Andersens Eftf.

**K. H. FRIIS**

statsautoriseret Skibsmægler

RUDKØBING

Tlgr.-Adr.: Rederiet C. Clausen, Haderslev Telefoner:  
„Skibs- Rute fart Rudkøbing-Kiel-Hamburg 169 - 173  
mægleren“

AGENTUR:

„Aug. Borgen“, Assuranceforretning, København  
De private Assurandører, København

SKIVE

**AAGE BERING**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**SKIVE**TELEFON:  
386 & 786TELEGRAM-ADR.  
"MÆGLEREN"

SVENDBORG

**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**SVENDBORG**TELEGRAM-ADR.: SHIPPING  
THE BOE CODETELEFONER: 1151—955  
PRIVAT: 1551

SVENDBORG

**E. W. v. d. HUDE & SØN**

Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852

**SVENDBORG**

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

LLOYD'S AGENT

TYSK KONSULAT

Telefoner: 25, 133, 262 og Stat 2. Telegr.-Adr.: »Hude«, Svendborg.

VEJLE

**F. H. Lauenborg Christensen**

(C. HOLMS EFTERF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

*Vejle*

TELEFONER: 11 OG 12

TELEGR.-ADR.: »ACTING«

+ **DANSKE HAVNE** +**ESBJERG**

Dybder ved daglig Højvande: Paa Graadysbarren 2,7—5,8 m undtagen i en 200 m bred Rende, der i fuld Bredde har 7,5 m og i Fyrilnien 7,8 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusetærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 4,7—7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskeribavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjetønder og flere Fyrilnier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Lods- og Bugserafgifter: Lodsstationen, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdampere Taksten er 100 Kr. pr. halve Time + 5—15 Øre pr. Reg.-Ton + 25 Kr. pr. Time for Bugserlov. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Netto-drægtighed, Ballast 5 Kr. pr. Tons. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørages af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionsbal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttelade. To mindre Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

**FAABORG**

Indsejlsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kroner, over 300 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. v. Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

**FREDERIKSHAVN**

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefydere frl. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903 midlertidig jordbøjet, Kulfydere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Privat Kran løftende 25 Tons. Privat Flydedok med 2400 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

**HELSINGØR**

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. henholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefydere samt provianterende Skibe er frl. Lods ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrunde«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: i Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergølgdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havneapkhuss. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 2 Tørdokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

**NYBORG**

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlsingen gunstig. Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjelpekruer 32 Øre, Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugserdamp. uforud. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørages hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt. Køhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

**RUDKJØBING**

Indsejlsløbet Nord fra til Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg. pr. Reg.-T.: Sejlskibe: Indg. 24 Øre, Udg. 24 Øre, Sejlskibe med Hjelpekruer: Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre, Dampskibe: Indg. 35 Ø. Udg. 35 Ø. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lods!). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris i Tiden 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Ø pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slinger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

**KJØBENHAVN**

I Indløbet til Havnen 10 m, i Frihavnen 7,5—9,5 m. Til Larsens Plads en Dybde af 8,1 m. Til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne en Dybde af 7,5 m, ved Bolværkerne ved Kalvebod Brygge af 6,9 m, i Gasværkshavnen af 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglhølmolen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m. 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonnen. 10 Øre pr. Ton af Oods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer paa 100 Netto Reg. Tons og derunder betaler, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Oods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Sidstnævnte Afgift betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Afgift for Rute-fartøjer og reparerende Fartøjer m. m. Fartøjer, der udelukkende anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrlings- eller Motorolie til Fartøjets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for at skifte Mandskab, landsætte syge eller døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vindrivere, er fritagne for Afgift. Opholdets Varighed maa dog ikke udstrækkes over 4 løbende Døgn, for Sejlskibe paa 200 Net. Reg. Tons og derunder, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, ikke over 14 løbende Døgn. Ingen Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Dybtgaaende, Drægtighed og den Distance, der lods, og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 36 til 240 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat. Ballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand betales med Kr. 1,75—2,50 pr. Ton. Losning og Lastning, i Frihavnen besørages Losning og Lastning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejdsformand (Stevedor). 5 Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde, 5 Flydedokke, den ene ca. 170 m lang med Bæreevne 13,600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnsklipsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneum. Kornlosseapparater, Kraner, burtige, moderne Losse- og Ladeapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (i privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 14 faste Kraner med Løft indtil 25 Tons samt 2 private faste Kraner (Burmester & Wain) med Løft indtil 100 T. Vandfors. v. Bolværk, Jærnbane langs Havnen.

TELEGR.-ADR.: YARD

TELEFON 4101, STATSTLF. 9

# A/S AALBORG MASKIN- & SKIBSBYGGERI

TØRDOK 380'

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

# A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3500 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » 1000 » »

DAMPKIBSSELSKABERNE

## „PACIFIC“ & „NORDANIA“

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 &amp; 4248 - Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

## “MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
HOLM & WONSILD  
Telegram-Adr.: “Holmøld”  
Amaliegade 38KAAS & SØRENSEN  
INDEHAVER

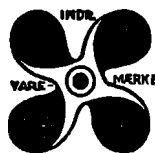
## G. E. OLSEN

Bunkerkul  
Kul, Koks, Brænde  
BriketterSkibsklarering  
Kommission

HELSINGØR

Havnegade og  
nordre Havnearm  
Telf. 39 og 1139 · Privat 575

Benyt min „Pratt“ Benzintank vis à vis Posthøuet



BRUG

## Holzapfel's

Bundfarver  
DANSK ARBEJDE

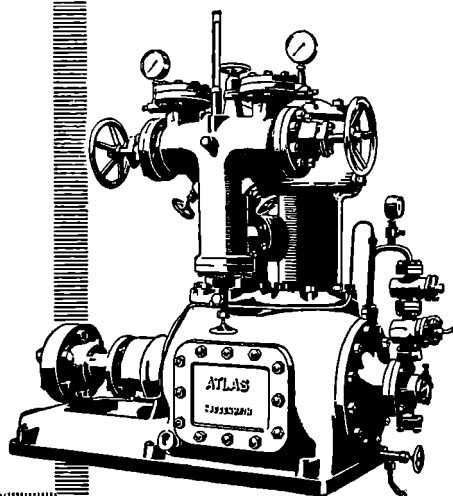
St. Annæplads 16 Telefon 5601 København K.



## Klassifikations- Selskabernes Krav

opfyldes af Atlas' moderne Skibs-  
Køleanlæg. Vi leverer komplette  
Køle- og Fryseinstallationer for  
Last og Proviant.

Saltvandskøling eller direkte Ex-  
pansion efter Ønske. Højeste Kva-  
litet til rimelige Priser. — Spørg os!



A/S ATLAS - NØRREBROGADE 198 - KJØBENHAVN N.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 1

FREDAG 5. JANUAR 1934

41. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1934

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleumsselskab A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers  
Bjernings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegraf-selskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phønix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugsererselskaber

## SKIBSFARTEN 1933

AF

CAND. JURIS. E. MAEGAARD,  
DIREKTØR FOR DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING

I den af Dansk Dampskibsrederiforening udgivne Skibsfartsberetning for Aaret 1932, udtales i Kapitlet om Fragtmarkedet følgende:

»Tre daarlige Aar i Rækkefølge har Skibsfarten nu haft at kæmpe med. 1932 blev det sværeste at komme igennem, men sluttede dog med mere Optimisme end det begyndte, og forhaabentlig gaar det nu mod lysere Tider.«

De her udtalte Forhaabninger er ikke helt gjort til Skamme. Aaret 1933 har i mange Henseender tegnet sig bedre end sin Forgænger, men er dog saare langt fra at kunne kaldes et godt Aar for Dansk Skibsfart. Det maa tværtimod betegnes som utilfredsstillende, fordi den stadig stagnerende Verdenshandel ikke gør det muligt at skaffe tilstrækkelig Beskæftigelse til den forhaandenværende Tonnage, og fordi den overhaandtagende nationale Beskyttelses- og Subventionspolitik for et Erhverv som Dansk Skibsfart, der i meget høj Grad er henvist til at søge Beskæftigelse i internationalt Fart, medfører Virkninger, som der skal en god Konstitution til at modstaa.

Men heldigvis har Dansk Skibsfart en saadan god Konstitution, hærdet ved Modgangen, og Erhvervet har derfor ogsaa været i Stand til at udnytte de Chancer, som Aaret 1933 trods alt har budt paa, saaledes at Aaret i det store og hele frembyder et noget lysere Billede end 1932.

Dette lysere Billede finder da ogsaa Udtryk i Fragtindexen og Oplægningstallene.

Ifølge nedenstaaende af Det statistiske Departement udarbejdede Fragtindex, er Fragttallet for 1933, sammenlignet med 1932, steget med gennemsnitlig 10.6 Points eller ca. 12 pCt.

### Fragtindex

	1929	1930	1931	1932	1933
Januar . . . . .	113.8	100.7	86.5	92.4	94.7
Februar . . . . .	121.1	95.0	86.4	91.4	105.0
Marts . . . . .	115.4	91.7	86.7	90.8	103.9
April . . . . .	110.8	91.7	87.1	87.8	100.8
Maj . . . . .	108.1	90.1	86.5	87.5	99.0
Juni . . . . .	110.9	89.1	86.3	86.3	98.5
Juli . . . . .	114.3	87.5	86.4	86.5	98.2
August . . . . .	116.0	87.7	85.0	87.4	99.2
September . . . . .	115.1	88.7	85.0	90.0	98.6
Oktober . . . . .	115.6	89.6	88.4	90.9	99.3
Gennemsnit . . . . .	114,1	91,2	86,4	89,1	99,7

men herved maa dog tages i Betragtning, at den i Aarets Begyndelse stedfundne yderligere Depreciering af den danske Valuta selvfølgelig har haft en væsentlig Indflydelse paa Fragtallenes Størrelse, hvorfor Tabellen ikke giver noget helt rigtigt Billede af Fragtmarkedets Udvikling.



DIREKTØR E. MAEGAARD

Som det endvidere vil fremgaa af nedenstaaende Oversigt over Oplægningen af de under Dansk Dampskibsrederiforening hørende Skibe i de sidste 3 Aar, har Oplægningerne gennem hele Aaret 1933 været

væsentlig mindre end i 1932, og man skal i Virkeligheden helt tilbage til 1929, der var et efter Omstændighederne ret godt Aar for Skibsfarten, for at finde mindre Oplægningstal:

	1931	1932	1933
	Ant. Skibe t.d.w.	Ant. Skibe t.d.w.	Ant. Skibe t.d.w.
Januar . . . .	53 200,000	97 315,000	70 252,000
April . . . .	106 330,000	129 403,000	84 291,000
Juli . . . . .	70 214,000	85 348,000	38 158,000
Oktober . . .	79 235,000	90 367,000	30 95,000

Den danske Handelsflaade har i 1933 haft en Afgang paa 58 Skibe, 68,317 B.R.T., og en Tilgang paa 33 Skibe, 25,548 B.R.T. Nettoafgangen andrager saaledes 25 Skibe, 42,769 B.R.T. Hvor beklægelig end denne Nedgang kan synes at være, fordi den forringer Beskæftigelsesmulighederne for mange Mennesker, maa det dog ikke glemmes, at den, da Hovedparten af de udgaaede Skibe er solgt til Ophugning, er et naturligt Led i de over hele Verden stedfindende Bestræbelser for at bringe Verdenstonnagen i rimeligere Forhold til Verdenshandelens Behov og samtidig betyder en Fornyelse og Forbedring, der forøger dansk Skibsfarts Konkurrenceevne.

## INTERNATIONAL SIGNALBOG — OFFICIEL DANSK UDGAVE

Ministeriet for Søfart og Fiskeri har paa G. E. C. Gads Forlag udsendt »International Signalbog 1931 — Officiel Dansk Udgave«.

Hermed er en længe tiltrængt Reform blevet til. Ganske vist havde man den i 1897 udkomne internationale Signalbog, men dens Oversættelse til de forskellige Hovedsprog havde taget sig saa mange Friheder, at den gav Anledning til mange internationale Misforstaaelser til Søs. Dette havde man mange triste Eksempler paa under Krigen 1914/18, særlig under Konvojerung af Flaader af forskellige Nationers Side — en engelsk Søofficer karakteriserede under en Samtale med nærværende Forfatter den internationale Signalbog som Havenes babyloniske Forvirring.

Disse nedslaaende Resultater bevægede den engelske Regering til at foreslaa en Revision af den »internationale« drøftet i Forbindelse med den internationale Radiotelegraf Konference i Washington 1927. En Redaktionskomite blev

nedsat repræsenterende samtlige større Skibsfartslande. For Redaktionskomiteens Virksomhed var visse Forudsætninger fastslaaet; blandt disse kan nævnes, at Signalbogen skulde give Adgang til Signalering saavel med synlige Midler som med Radio; endvidere krævedes det, at Kendingssignaler og Radiokaldesignaler skulde gøres identiske.

Redaktionsarbejdet stod paa i London fra Oktober 1928 til December 1930, hvorefter Komiteens Medlemmer overgik til Bearbejdelsen af de enkelte, nationale Udgaver. Den engelske Udgave forelaa i 1932, og nu er som sagt den danske udkommen og gør et meget tiltalende Indtryk. Det er et anseligt Værk paa næsten 700 Sider, og skulde Tilføjelser vise sig at være paakrævede, vil disse blive taget under Overvejelse af den permanente Komite, der er nedsat med Tillæg til Signalbogen for Øje. Kommer der Tillæg, kommer de ogsaa i dansk Udgave.

A. G.

## KØBENHAVNS HAVN I 1933

I Anledning af Aarsskiftet udtaler Havnedirektør W. Laub:

Trods Verdenskrisen, som nu ogsaa fuldt ud føles her i Landet, har Skibstrafikken i de første 11 Maaneder af 1933 beløbet sig til 22,502 ankomne Skibe med en samlet Netto Register-Tonnage paa 6,192,104 mod 21,107 Skibe og en Netto Register-Tonnage paa 5,853,467 i 1932, altsaa en Stigning saavel i Skibenes Antal som i disses Tonnage fra forrige Aar, i hvilket ganske vist de anløbende Skibes Antal var vokset i Sammenligning med 1931, medens Netto Register-Tonnagen var gaaet ned, mod hvad den var i 1931.

Endvidere har 1169 Skibe anlø-



HAVNEDIREKTØR W. LAUB

bet Havnen for Bunkerkul, Bunkerolie, Proviant eller Ordre i de 11 første Maaneder af 1933, og ogsaa dette er en Stigning fra 1932 med ialt 191 Skibe, altsammen noget, der giver Beskæftigelse til de i og ved Havnen etablerede Virksomheder.

De danske Rederier har, endskønt der har været vanskelige Forhold for Skibsfarten, dog faaet Størsteparten af Skibene ud at sejle i indeværende Aar, og Oplæggernes Antal er derfor, naar der atter sammenlignes med i Fjor, svundet betydeligt. De Skibe, der nu henligger som oplagte, er saadanne som for de flestes Vedkommende næppe vil komme ud at sejle.

# DANSK SKIBSBYGNING I 1933

**D**EN Depression indenfor Skibsfarten, som de økonomiske Forhold paa Verdensmarkedet har fremkaldt, og som i 1932 medførte en meget følelig Nedgang i Beskæftigelsesgraden i Skibsbygningsindustrien sammenlignet med de nærmest forudgaaende Aar, gjorde sig i endnu højere Grad gældende i 1933. De faa Ordre, som Værfterne laa inde med ved Aarsskiftet i Fjor, og det forholdsvis ringe Antal nye Kontrakter, som opnaaedes i Aarets Løb, var for de fleste af Værfternes Vedkommende utilstrækkelige til at opretholde en blot nogenlunde passende Beskæftigelse.

Der er i 1933 ved de danske Skibsværfter bygget 7 Dampskibe, 11 Dieselmotorskibe, herunder 3 Dieselmotor-Passager og Automobilfærger, og 1 Skole-Sejlskib med Hjælpemotor, samt 1 Sandpumper og 2 Lægttere, tilsammen 21 Fartøjer med ialt 25.000 Brutto Register Tons, og der er bygget Maskinanlæg paa ialt ca. 23.300 IHK. De tilsvarende Tal for 1932 var 8 Dampskibe, 9 Dieselmotorskibe samt 1 Lægtter med ialt ca. 45.000 Br. Reg. Tons og Maskinanlæg paa ialt 44.900 IHK., medens der i 1931 byggedes 35 Skibe med 125.000 Br. Reg. Tons og 133.900 IHK. og for 1930 43 Skibe med 156.000 Br. Reg. Tons og 235.000 IHK.

A/S Burmeister & Wain har bygget 2 Dieselmotor-Køleskibe til Sovjet Republikken med ca. 48.000 cub. ft. Kølerum for Transport af Fisk. Endvidere har Værftet leveret en Last- og Passagerdamper ligeledes til Sovjet Republikken, samt Dieselmotor-Lystyachten »Aronia«. Fra Nakskov Skibsværft er leveret Passager- og Automobilfærger »Jylland« til De Danske Statsbaners Kalundborg—Aarhus Overfart samt det fuldriggede Skolesejlskib med Hjælpemotor »Danmark«. Yderligere har Værftet bygget 2 Lastdampere indrettet til Frugtfart og 1 Last- Dieselmotorskib samt 1 mindre Passager- og Automobilfærge. Helsingør Skibsværft har bygget 4 Lastdampere, indrettet for Transport af Frugt og alle forsynet med Værftets nye Spildedampturbine-System, hvilket ogsaa er leveret af Helsingør til de 2 Lastdampere, der er bygget ved Nakskov Skibsværft. Frederikshavns Værft & Flydedok har til Frankrig bygget 1 Dieselmotor-Trawler med en Capacitet af 1.430 Tons d.w., forsynet med Dieselmotor, samt 1 Sandpumper. Aalborg Maskin- og Skibsbyggeri har leveret 1 mindre Passager- og Automobilfærge, og Odense Staalskibsværft har til et norsk Rederi bygget Passager- og Lastdieselmotorskibet »Oregon Express« med Kølemaskineri og 175.000 cub. ft. isolerede Lastrum for Transport af Frugt. Maskineriet udvikler 5.100 IHK., som giver Skibet en Fart af 16 Knob. Endvidere har dette Værft leveret 2 mindre Dieselmotorbaade hver med Plads for 350 Passagerer, beregnet til Passagerfart i Sundet.

Man vil særlig bemærke, at en forholdsvis stor Del af den byggede Tonnage er indrettet til Frugttransport.

For Maskinbygningens Vedkommende skal det fremhæves, at den store 22.000 IHK. 8-cyl. Dieselmotor, som Burmeister & Wain i 1932 byggede til Københavns Belysningsvæsen, er færdig opstillet paa H. C. Ørsted Værket og har været i Drift under fuld Belastning i en længere Periode med godt Resultat. Denne Motor er udført saaledes, at den, forsynet med Omstyring, vilde kunne anvendes i store Skibe.

For Dampmaskinbygningens Vedkommende skal særligt Spildedampturbinens forøgede Anvendelse fremhæves, og de 4 sidste Skibe, som Helsingør Skibsværft fik i Ordre i Slutningen af Aaret, skal saaledes alle forsynes med Spildedampturbiner af Værftets specielle System.

Der er endvidere blevet større Interesse for Forøgelse af de ældre Skibsmaskinanlægs Økonomi ved Forbedring af Overhedning, Fødevandsforvarmning og ved Indbygning af Spildedampturbineanlæg, hvorved saavel Hestekraft som Økonomi forøges.

Med Hensyn til Skibsformerne lægges der mere Vægt paa gunstige Modstandsforhold, og saavel herhjemme som i Udlandet er der foretaget Forlængelse af Skibe for at reducere Modstanden; særligt er der



H. P. CHRISTENSEN,  
Administrerende Direktør for Helsingørs  
Jernskibs- og Maskinbyggeri.

fra Maier-Selskabets Side gjort betydelig Propaganda for saadanne Forlængelser, og Nakskov Skibsværft har udført en Nybygning med Forskib efter den saakaldte Maier-Form.

De danske Værfter har i Aarets sidste Maaneder faaet enkelte Ordre paa Nybygninger, men dog langt fra tilstrækkeligt til at give nogenlunde normal Beskæftigelse, og det maa haabes, at den ventede Opgang indenfor Skibsfarten maa indtræde og medføre en Forøgelse af Beskæftigelsen for Værfterne i det kommende Aar.

## SEJLSKIBSFARTEN I 1933

Formanden for Fyns-Kredsen af Dansk Sejlskibsrederiforening, Skibsreder Severin Andreasen, skriver i Sv. Amtst.:

Naar Amtstidende beder mig om en Udtalelse om Aaret 1933 for Sejlskibsfartens Vedkommende, kan jeg svare, at Aaret var ikke daarliger end 1932.

En sadan Bedømmelse er ganske vist ikke lovende, men jeg beder erindre, at i mange Aar har Udtalelserne lydt: Det bliver daarliger og daarliger. Min Udtalelse skal dog ikke forstaas saaledes, at Aaret har været tilfredsstillende for Rederne; det kan man nemlig ikke sige, idet de Fragter, Skibene har sejlet for, ikke har været bedre end de foregaaende Aars Fragter; men der er to Ting, som har forbedret Forholdene. For det første har Skibene her i vor Kreds været længere i Fart end i de foregaaende Aar; de kom tidligere ud og har gennemgaaende været i uafbrudt Fart til Midten af December, da enkelte kom hjem og gik i Vinterleje. For det andet har den ret høje Sterling og Francskurs virket i den rigtige Retning.

Alt i alt er Aaret altsaa forløbet nogenlunde, men vi har savnet den lille Hjælp, vi havde haabet paa at faa fra Myndighederne, bl. a. Ulykkesforsikringspræmien.

Om Udsigterne for det kommende Aar kan der i Øjeblikket intet siges, da alt ligger meget uklart, men lad os begynde det nye Aar i Haab om, at den Lysning for Skibsfarten, vi saa længe har ventet paa, snart maa vise sig.



# “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 2. Januar 1934.

Som gammel Coutume byder det, holdes der paa Sdette Tidspunkt Revy over Aaret, som svandt, og opstilles Hypoteser over, hvad det nye Aar vel kan have i sit Skød. At 1933 blev et helt igennem vanskeligt Aar, selv om det hvad Skibsfart angaar maaske kommer over det foregaaende Aar, kan vel alle være enige om; hvorledes Forholdene kan udarte i 1934, ved ingen, men som Regel kommer Optimismen i Høj-sædet ved det Aarsskifte, og denne Gang er der meget, som taler for, at Opgangen virkelig er paa Trapperne. Mange vigtige Industrier, Trafik og Pengeomsætning er i Stigning, og en øget Omsætning er i al Fald en Ting, som kan tages og føles paa, og maa uvægerlig give Skibsfarten mere at bestille. Nu er det desværre saaledes, at de rene Trampbaade har mistet flere Markeder og er blevet erstattet af Specialbaade, men alligevel — *det ser bedre ud*, og man har Lov til at haabe det bedste.

## TRÆLASTMARKEDET

Da der nu er ganske faa Havne, som endnu er tilgængelige, og ogsaa disse snart lukker, kan Trælastskibningerne ikke faa nogen Betydning; kun er det mærkeligt, at der stadigt akcepteres saa lave Rater som Tilfældet er, naar der absolut maa regnes med Isvanskeligheder og senere Ekspeditioner. Trafikken paa Leningrad er fremdeles ganske stor, men det lader til, at et Flertal af Baade er i Bekneb — baade for ind- og udgaaende, og de færreste, hvis nogen, har Fragter, som kan taale ekstraordinære Forsinkelser. Fra Lower Baltic gøres en Del til Rater, som knapt er Om-tale værd.

## KUL, KOKS etc.

Tonnagetilbudene har været vel rigelige i den senere Tid; dertil kommer Stem-Vanskeligheder i forskellige Havne, som i Forbindelse med Helligdagene har gjort sit til at holde Raterne nede. Slutninger: 3,000 t. Hull/Aalborg 4/-, 1,500 t. Tyne/Nykøbing F. 6/-, 4,000 t. Wear/Lindholm Pier 4/3, 2,000 t. Tyne/Kolding 4/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 2,600 t. Seaham/Aarhus 4/-, Forth/Karrebæks-minde 2,000 t. 4/6 d. 2,400 t. Forth/Tuborg 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d., 3,300 t. Danzig/Reykjavik 8/-, 3,000 t. Newport/Reykjavik 7/6, 1,000 t. Wear/Reykjavik 8/6d.

## MIDDELHAVET etc.

Det udgaaende Marked arbejder tungt paa Basis af de samme urentable Fragtnoteringer som:

Wales/Vest Italien 5/6 5/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 4/5,000 t., 5/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. 5/3d. 6/8,000 t., Alexandria 5/9, Marseille 6/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Barcelona 8/- (2,000 t.); Østkysten/Barcelona 9/- (1,600 t.), Algiers 6/9 4/5,000 t., Vest Italien 5/3 5/6, Catania 6/- 4,600 t., Emden/Alexandria 5/9 7,000 t.

Heller ikke de hjemgaaende Markeder har noget at prale med, dog har der været lidt mere Liv i Kornbefragtingen fra Sortehavet til 11/3 11/6/ d. U.K., 11/ Hamburg, 13/9 Bergen/Malmø. Poti/Japan 16/- Alexandria/Hull 9/- og 9/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d., Bona/Cork 4,000 t. 9/6, Bona/Mobile 7,500 t. 7/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. Jordnødder Saloum/Kontinentet ca. 20/-; Frugt Spanien/U.K. Kont. 19/- 20/. Frugt fra Jaffa sejles hovedsagelig paa forlængst afsluttede Kontrakter og med T/C-Baade. Salt og Oliekager er ret godt repræsenteret, men Raterne er meget lidt tilfredsstillende.

## NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Kul Wales/U.S.A. sluttet vedvarende til 6/3 4,500 t., 6/- 6,000 t., Halifax 7/6 7/9 3,000 t. Korn St. John/U.K. 1/9d. Sukker Cuba/U.K. 14/6 15/- 3/4,000 t., Marseille 13/6 6,000 t., San Domingo/Bordeaux 13/6 3,500 t. Salpeter Hopewell/Alexandria 12/- 4,500 t.; Skrabjern New York/Glasgow 8/9 f.i.o. 3,500 t., New Orleans/Japan 12/- f.i.o. 6,000 t.; Oliekager Gulfen/Danmark ca. \$4.50 for parcels, 17/6 4/4,500 t.

## SYDAMERIKA

Der har været forbavsende faa Kullaster, og Raten

ligger paa de 9/- Wales/B. Aires, 8/- Rio, 8/6 Monte Video; Emden/Buenos Aires 8/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. Det hjemgaaende Marked er heldigvis stadig baade aktivt og fast — især for Januar Positioner. Gennemgaaende noteres og akcepteres: San Lorenzo/Antwerpen 16/3, U.K. Kont. 16/9 18/-, Skandinavien 18/9 19/6 Jan., og henholdsvis 15/9, 16/6, 18/-, 18/3 Febr. — Forudsat Ballasttilbudene ikke tillægger i nævneværdig Grad er der store Chancer for, at det nuværende Niveau kan holdes, og maaske yderligere befastes.

Chile/B-H'burg 20/- Jan./Febr., 19/6 Marts. Ca. 100,000 Tons skal være solgt til Tyskland for Afskibning i Løbet af faa Maaneder.

Peru/U.K. Kont. 19/- 19/6, Marts.

## ØSTEN

Bønner Dalny/Kontinentet ligger fastpaa 26/- 26/6 Jan., Vladivostock 28/6. Vest Australien/Europa 25/- Saigon 26/- ppt., 25/- 25/6 Jan./Febr., Madras 24/6 Middelhavet, 25/6 Kontinentet.

## TIME-CHARTER

Vestindien er fremdeles daarligt repræsenteret med dertil hørende med svage Rater:

5,100 t. m/v \$1. 3,500 t. \$0.80. 2,350 t. \$1.25. 8,750 t. del. N. Pacific redel. Kina/Japan 5/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. 8,000 t. del. Gulf redel. U.K. Kont. 3/-.

## RADIOTELEGRAFISTERNES KLAGE AFVIST

Mellem Radiotelegrafistforeningen og Dansk Radio A/S. bestaar der en senest i 1929 fornyet Overenskomst om Løn- og Arbejdsvilkkaar for Foreningens Medlemmer ansatte i Skibe, hvis Radiotjeneste varetaget af Aktieselskabet. Denne Overenskomst var fra begge Sider opsagt til Ophør den 1. April 1933, men er som Følge af Bestemmelserne i Loven af 31. Januar 1933 fortsat løbende.

Radiotelegrafistforeningen har indklaget Dansk Radio A/S. for Den faste Voldgiftsret for ulovligt at have iværksat Lockout, idet Foreningen anfører, at i de senere Aar har Dampskibsredere, der er interesserede i det indklagede Selskab, i betydeligt Omfang afløst de ved Radiotjenesten paa Skibene ansatte Fagtelegrafister med Styrmand, der er i Besiddelse af Radiotelegrafistcertifikat. Denne for Telegrafisterne ugunstige Udvikling ses navnlig at have taget Fart fra Aaret 1927.

Foreningen har anført en Række Tilfælde, hvor Fagtelegrafister er afløst med Styrmand, naar Skibe har været oplagte og efterhaanden atter er kommet i Fart, samt enkelte Tilfælde, hvor et Rederi ved et Skibs Hjemkomst fra Fart har afskediget Fagtelegrafister og afløst dem med Styrmandstelegrafister. Foreningen ser heri et Brud paa Bestemmelserne i Loven af 31. Januar 1933, hvorefter status quo paa Overenskomstomraadet ved Overenskomsternes Forlængelse skal bevares, og mener, at Forholdet ifølge Septemberforligets Punkt 2 maa betragtes som Lockout.

Dansk Radio A/S. paastaar Frifindelse og gør til Støtte herfor gældende, at de i Tiden efter 31. Januar 1933 stedfundne Afskedigelser ikke kan anses som nogen Lockout, men maa ses som et Led i den Udvikling, der ingensinde er paatalt af Foreningen som ulovlig, og som blandt andet er begunstiget ved Ændringer i de gældende Retsregler om Radiotjenesten i Skibe. Det overenskomstmæssige Forhold mellem Parterne er for saa vidt ikke undergaaet nogen Ændring eller af Dansk Radio A/S. søgt ændret i Tiden efter 31. Januar 1933.

Voldgiftsretten har nu afsagt Kendelse, hvori udtales, at det paatalte Forhold *ikke* kan betragtes som Lockout, og at Radiotelegrafistforeningen skal betale 300 Kr. i Sagsomkostninger.

# MEDENS DER VENTES

AF

VILHELM FROM BARTRUMSEN

Hvis man sidste Nytaar modtog 1933 med Haab om, at Aaret nok skulde bringe noget i Retning af Lys i Krisemørket, maa man prøve paa at faa Haabet prolongeret.

Ganske vist har man set baade større og mindre Gnister i Mørket; hist og her har en Glød ulmet; men *Lyset*, det, der skulde gennembyrde og bortjage Skummelheden, er ikke konstateret. Hvis det er tændt, brænder det i hvert Fald med saa spæd en Flamme, at Skæret endnu ikke gør sig gældende, — — og dertil



SKIBSMÆGLER VILHELM FROM BARTRUMSEN

kommer, at Forholdene Verden over ligefrem har arrangeret Stutterier til Opdræt af Faktorer, som uhyre nemt kan slukke enhver brændende Tande af den Art, man har sukket efter.

Vi maa foreløbig nøjes med de Funker, 1933 gav os, og saa for Resten vende de Haab, der kan præsteres, imod Fremtiden, hvis første Repræsentant bliver 1934. — Naturligvis vil det være praktisk at tøjle sine Forhaabninger, saa de udviser en sømmelig Beskedenhed. Hvem tør for Eksempel haabe paa Frihandel? Fra alle Verdenshjørner raabes der, at Frihandelen er død, og man maa indrømme, at Kendsgerningerne i Hovedsagen svarer til Paastanden. En levedygtig Optimisme maa forstaa at samle Fødderne, saa den kan finde Balance paa en snæver Understøttelsesflade; staaende der vil den beskæftige sig med Udsigten til, at den nuværende Overgangstid, der præges af Systemernes Uenighed, nødvendigvis — hvis force majeure ikke indtræffer — maa føre til saa megen Fastlæggelse af de inden- og mellemrigske Forhold, at den fornødne Vareudveksling mellem Lande og Verdensdele afklares og gøres overskuelig, saa Handel og Skibsfart bliver i Stand til at kunne træffe Dispositioner, der hviler paa Realiteter . . . i Modsætning til Vilkaarene af idag, som mere eller mindre henviser til Anvendelse af de dyre og deprimerende Dispositioner, hvis bærende Grundlag er den blaa Luft.

— — —  
Ser man tilbage og forsøger at fastslaa, hvorvidt det forløbne Aar har budt Søfarten nogen Stimulans,

kommer jeg til at tænke paa den af Storerhvervets Forgreninger, der omfatter Smaaskibsfarten i de danske og tilstødende Farvande.

Til en Begyndelse bragte det livligere Byggeri i Danmark en hel Del Laster af Bygningsartikler i Markedet; Efteraarets Gødnings- og Kornlaster viste ogsaa en stigende Linie. Dertil maa ikke forglemmes, at den høje Markkurs modarbejdede de tyske Fartøjers Forkærlighed for Kystning her i Landet.

Ud fra dette maa de danske Smaaskibe have konstateret en forbedret Rentabilitet. — Men det betyder kun en Stimulans. Der har været saa mange Gab at fylde de indsejlede Penge i, at en Reservedannelse forbød sig selv. Erhvervet er fremdeles opgivet af taagetykke Uvisheder for den nærmeste Fremtid.

Af og til har man i Aviserne læst om den »døende« danske Smaaskibsfart. »Døende« er vistnok et for yderliggaaende Udtryk. Varetransport pr. Skib mellem danske Pladser vil ikke kunne undværes. Og saa længe der indenfor dette Omraade kaldes paa Tonnage, vil Smaaskibene leve.

Noget andet er, at de i en Aarrække har levet særdeles sløjt. De faa disponible Laster, som maatte deles med gunstigere stillede Konkurrenter fra Udlandet, blev Udgangspunktet for svigtende Fragter og lange Pavser mellem Rejserne. Lasternes Sparsomhed skærpedes desuden derved, at Statsbanerne gennem Fragtafalter underbød Skibene, og endelig har Lastbilerne ved Hjælp af en for selve Vognmændene ofte ugunstig Underpris overtaget noget af den Varefordeling, som ellers varetoges af Sejladsen.

Med Hensyn til de kørende Konkurrenter er det umiddelbare Indtryk, at de stærke Udslag i Retning af overdreven Billighed vil regulere sig selv, idet en i økonomisk Henseende uholdbar Situation ikke kan blive bestaaende. I Længden vil Baner og Biler kun kunne fastholde det Gods, hvis Transport byder forretningsmæssig Balance. — Og da det i sig selv er en Umulighed, at Smaaskibene, saafremt de er uundværlige (hvad næppe kan benægtes), i evige Tider kan nenvises til Underskudssejlad, vil den Udligning, som skal gøre Erhvervet lønnende, indfinde sig.

Men Ventetiden er trang. Den har slaaet haardt og kan maaske endnu blive til Ødelæggelse for mange, der er en bedre Skæbne værd.

— — —

Nej, Tiden byder saa sandt ikke paa Farce.

Et enkelt Tilløb i den Retning kan man dog skimte, naar man tager de Medborgere, der betegnes som statsautoriserede Skibsmæglere, i Kikkerten. Ganske vist har 1933 overfor dem med ventelig Barskhed fortsat det kendte Traktement bestaaende af Krisetidens frugale Courtager; deri ligger intet aparte. Men det forløbne Aar har stirret paa Stranden med Sfinksens gaadelunge Smil. — Ingen statsautoriseret Skibsmægler har endnu Klarhed over, hvad han i Grunden er!

Hans Stilling er den, at Næringsloven synes at ville bringe Ligevægt tilstede ved med den ene Haand at udelukke ham fra forskellige Rettigheder, men med den anden Haand at give ham Privilegier. De annullerede Rettigheder er Realiteter; — men Privilegierne? Haanden, der gav dem, har kun givet dem paa Papiret, og Virkelighedens Verden viser Tendenser til med de flest mulige Hænder at ville fratage den statsautoriserede Mægler de balancegivende Goder, som Næ-

ringslovens ene Haand, altsaa den gavmilde, rakte hans Stand.

I den Stilling maa han møde ikke alene Sfinksens, men ogsaa de uautoriserede Skibsagenters Smil. Og det sidstnævnte er, hvad Udtryksfuldhed angaar, lige saa klart, som Sfinksens er sløret.

»Jyllandsposten« har været Arena for en Tvekamp mellem Hr. Konsul A. Abel, Aalborg, der tværs gennem al Taage lod Solen skinne paa sin Sympati for de statsautoriserede Mæglere, og Hr. Skibsagent A. Evenesen, Aarhus, som af fuldt Bryst talte for egne og Kollegernes Interesser. Skønt en saadan Fægtning ikke kan klare Sagen, var den dog opmuntrende for de autoriserede, som inkasserede den velkomne Cadeau, at en udenfor Standen staaende Personlighed træder frem og lader sin Kaarde lyne imod den anden Part.

Nu staar der igen Kamp. Men denne Gang fægtes

der for Domstolene: Københavns Mæglerkorporation contra et uautoriseret Klareringsfirma. I første Omgang har Byretten respekteret Autorisationens Fortrin; men der forestaar en lang Vej gennem de højere Instanser, og den maa tilbagelægges, inden man faar Syn for, om Næringslovens givende Haand nu ogsaa har formaat at give effektivt. — Skulde det i den sidste Ende vise sig, at de til Autorisationen knyttede Privilegier kun er Attraps, ligger den Tanke nær, at det vil være et Avancement for den statsautoriserede Skibsmægler at søge ind i den Næringsfrihed, hvor de uautoriserede Skibsagenter færdes. — Fremtiden vil vise, om den Baas, Lovgivningen med Højtidelighed har reserveret en sigtet og vejjet Mæglerstand, ogsaa er beboelig.

Men et større Spørgsmaal venter Besvarelse, nemlig det, om Tiden, vi gaar imøde vil være gunstig for sund, menneskelig Fornuft, hvis Følgesvende er Fred, Fordragelighed og Arbejde. — Lukkes den Dør op, bliver alt andet kun Legeværk.

For Skibsfarten, der venter, kan der næppe tænkes noget bedre Nytaarsønske end den rigtige Dørs Aabning. — Med det Ønske vil jeg slutte.

## VORE SIDSTE STORSEJLERE

Konsul Lauritzen vil ikke overtage dem

De to sidste af vore Storsejlere, »Suzanne« og »Claudia« er nu paa deres sidste Rejse under dansk Flag. De bliver antagelig hugget op. I denne Forbindelse har et Forlydende villet vide, at Skibsreder, Konsul D. Lauritzen skulde være rede til, for at unga Ophugningen, at overtage disse to Skibe og eventuelt benytte dem som Skoleskibe.

Konsul Lauritzen dementerer imidlertid i en Samtale med »Svendb. Amtstid.« dette.

— Disse Rygter passer slet ikke — siger han. Jeg har ikke saa meget som tænkt paa noget i den Retning. De to Skibe, der her er Tale om, kan jeg ikke anvende som Skoleskibe efter den Plan, jeg har med Skoleskibe. Naar jeg opretholder det lille Skoleskib »Fanny«, er det, fordi de 6 Elever, der kan være dér om Bord, faar Lejlighed til paa Skibets Farter, hovedsagelig mellem England og Østersøen, altsaa gennem danske Farvande at øve sig i at iagttage Sømærker, Landkendinger osv., altsaa den Slags praktiske Sømandskundskab, som jeg mener der er Brug for. Et Par Sejlskibe, der ikke kan stort andet end sejle Atlanterhavet tyndt, kan ikke paa tilsvarende Vis benyttes som Skoleskibe. Paa saadanne Ture vilde Eleverne ikke lære meget andet end Viden om Behandlingen af Sejlene — og det har vi om Bord i Dampskibene ikke megen Brug for.

Som nævnt, jeg har ikke Plan m. H. t. en Overtagelse af de to danske Fuldriggere.

## HAVNETRAFIKKEN PAA ROTTERDAM OG NIEUWE WATERWEG

I Følge foreliggende Meddelelser stiller Indklareringstallene til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, samt Nabolandenes Havne i de første 11 Maaneder af indeværende Aar, sammenlignet med samme Periode i 1932, sig saaledes:

	NIEUWE WATERWEG		ROTTERDAM	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1933	10,794	17,195,673	8,724	13,088,873
1932	10,598	16,541,557	8,693	12,924,648
Forskel	+ 196	+ 654,116	+ 31	+ 164,230

	HAMBURG		ANTWERPEN	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1933	15,767	16,400,639	9,051	15,936,748
1932	16,947	16,754,953	8,567	15,206,312
Forskel	— 1,180	— 354,314	+ 484	+ 730,436

I de første 11 Maaneder af 1933 var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg og til Rotterdam henholdsvis 1,258,925 Tons større og 2,847,870 Tons mindre end til Antwerpen.

# FRIED. KRUPP

GERMANIAWERFT

AKTIENGESELLSCHAFT

KIEL

## SKIBSBYGNING

FRAGT- & PASSAGERSKIBE AF  
ENHVER STØRRELSE OG TYPE

SPECIALITET:

TANKSKIBE OG  
LUKSUSYACHTS

EGNE DOKANLÆG  
FOR REPARATIONER  
OG OMBYGNING

## MASKINBYGNING

DIESELMOTORER - DAMPKEDLER  
TRYKLEJER

REPRÆSENTANT FOR DANMARK:

INGENIØR ALLAN THIERRY

TOLDBODVEJ 28 TLF. C. 10036 KØBENHAVN K.

# DRUËTA

Druedrikken  
med  
Mælkesyre

# CARLSBERG

Fra

## ● SØ - HAVN OG VÆRFT

### Den mindre Sejlskibsfart i 1933

Forretningsfører for Dansk Sejlskibsrederi-Forening for mindre Skibe, Translatør L. Rasmussen:

Saa mærkeligt det maaske lyder, var 1933 en Kende bedre end 1932, hvilket ganske vist ikke betyder saa meget, thi naar man er naaet Bunden, kan det jo kun gaa en Vej: Opad.

Der har i 1933 været noget mere Beskæftigelse end i 1932, men samtidig er rigtignok den væsentligste Del af den Fortjeneste, som det forøgede Arbejde skulde have givet, slutt af de stedse voksende Udgifter, som er fremkaldt af den dalende Krone — Hen mod Aarets Slutning gav Kornsejladsen fra Nordtyskland en forøget Beskæftigelse, som virkede stimulerende ogsaa paa Indenrigsfarten.

For det kommende Aar tegner Forholdene sig ikke gunstigt, og meget vil afhænge af, hvad der fra det offentlige Side vil blive gjort for at puste det haardt tiltrængte Liv i Samfundshusholdningen.

### Nyt Fyrskib ved Gedser Rev

I Begyndelsen af Aaret vil det nuværende »Gedser Rev« Fyrskib blive ombyttet med et Fyrskib med elektrisk Fyr og Taagesignaler samt urkontrolleret Radiofyr. Det nye Fyrskib har 2 Master, og paa den forreste er den faste Fyrlanterne anbragt. Der findes ingen Ballon eller anden Toppbetegnelse paa Masten.

Fyrkarakteren bliver uforandret. Flammens Højde: 14 m. Synsvidde: 12,5 Sm. Lysevne: 19 Sm. — Fyret vil blive tændt om Dagen under usigtbare Vejforhold d. v. s. naar Lufttaagesignalet er i Virksomhed.

Lufttaagesignalet skal afgives med Nautofon. Tonehøjde: 400 Sv/s. Signalet bliver To-Toner hver 30. Sek., Tone 5 Sek. Pause 2 Sek. Tone 5 Sek., Pause 18 Sek.

Undervandstaagesignalet skal afgives med Hydrofon. Tonehøjde: 1050 Sv. Signalet bliver To-Toner hver 30. Sek., 5 Sek. Pause 2 Sek., Tone 5 Sek., Pause 18 Sek. Undervandssignalet er for Afstandsbestemmelse kombineret med Radiofyret.

### »Titanic« Katastrofens Offer

En nedbrudt og syg Mand stod forleden for Retten i Winchester i England. Han blev ifl. »Aalb. Amtst.« idømt 5 Aars Fængsel for Forsøg paa Mord. Manden, hvis Navn er Robert Hitchens, stod i sin Tid ved Rattet, da »Titanic« stødte mod et Isbjerg og sank. Siden Katastrofen har Hitchens Nerver været ødelagte, og under et Slagsmaal den 12. November skød han paa en af sine Venner. Fængslets Porte lukker sig nu for det sidste Offer for den frygtelige »Titanic«-Katastrofe.

### Aftenkursus for ledige Navigatorer

I Lighed med de foregaaende Aar vil Foreningen til Søfartens Fremme, saafremt et passende Antal Deltagere

## VAREOMSÆTNINGEN OVER DANZIGS HAVN

Konsulatet i Danzig indberetter, at man fra det Statistische Landesamt har modtaget en Vægt- og Værdistatistik

1. Levnedsmidler .....	2. Dyriske Produkter og Frembringelser deraf ..	3. Træ og Trævarer .....	4. Bygningsmateriale og keramiske Frembringelser	5. Brændselsstoffer, Asfalt, Beg etc. ....	6. Kemiske Stoffer og Frembringelser deraf .....	7. Erts, Metal & Metalvarer .....	8. Papir, Papirvarer og Trykkerifrembringelser ..	9. Spundne Stoffer og Frembringelser deraf .....	10. Beklædning, Galanterivarer .....	11. Spræng- og Skydemateriale .....	12. Andet .....
------------------------	---	--------------------------	--	--	--	-----------------------------------	---	--	--------------------------------------	-------------------------------------	-----------------

Til Sammenligning skal anføres, at Indførslen i Oktober androg 69,844.6 t. til en Værdi af 9,896,221 G., hvorefter der er en Tilbagegang paa c. 23,000 t. eller 33 pCt. Vægt og 2.3 Mill. G. eller c. 25 pCt. i Værdi. Af de enkelte Grupper viser Metalvaregruppen den største Tilbagegang, nemlig 1.3 Mil. G., medens Tekstilgruppen viser en mindre Opgang.

Udførslen androg i Oktober Maaned 462,732.1 t. til en Værdi af 19,469,952 G., her er altsaa atter en Opgang at bemærke, nemlig c. 34,000 t. eller 7½ pCt. i Vægt, og c. 0.6 Mill. G. eller c. 3 pCt. i Værdi. En betydelig Fremgang udviser Tekstilgruppen med c. 0.8 Mill. G., medens

Telefon Helrup 1619	<b>HERSKIND &amp; WULFF</b> Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning Salg af Nutidens bedste elektriske Kedelrensnings- & Rustbankningsmaskiner	Telefon Kontor 8712 — Amaliegade 41
<p>Brug Kedelrensningsbriketten <b>RENZO</b>, er syrefri og renses ufejlbarlig. <b>Benyt</b> vore Specialolier: H. &amp; W. Olie Nr. 1 til Indsmøring af Bundtanke, Kulkasser og Rendestene. — H. &amp; W. Dæklak, hurtigtørrende til Paasmøring af Hoveddæk og Mellemdæk.</p>		

melder sig, lade afholde et Aftenkursus i Regnskabsføring og Engelsk for ledige Navigatorer. Kursuset vil begynde i Midten af Januar og afholdes med ugentlige Aftener over et Tidsrum af ca. en Maanedstid.

Alle nærmere Oplysninger kan faas ved Henvendelse til Navigationsskolebestyrer Th. P. Funder, Navigationsskolen, Ny Toldbodgade 3.

### Et af Danmarks ældste Fartøjer

For Tiden ligger der et meget gammelt Fartøj i Erøskøbing Havn og losser Koks. Det er den gamle Marstal-Jagt »De fire Brødre«, der er over 100 Aar gammel og et af Danmarks ældste Skibe. »De fire Brødre« tilhørte afdøde Jørgen Hansen, Marstal, og sejlede den Gang Paketfart paa Lybeck. Nu hedder Jagten »Anna«, er uden Motor og vækker naturligvis berettiget Opmærksomhed, ikke alene for sit ejendommelige Ydre, men ogsaa som et Stykke Antik, der endnu indtager en hæderfuld Plads i den danske Sejlskibsflaade.

Skibet er hjemmehørende i Vejle, men Jagten, der er ophængt i Marstal Kirke, er efter Sigende en Model af dette Fartøj.

## INDKOMNE SKIBE I KØBENHAVNS HAVN I NOVEMBER MAANED 1933

	Antal	Register Tons
Danske .....	1,313	342,022
Svenske .....	283	55,863
Norske .....	25	19,838
Tyske .....	120	27,588
Engelske .....	24	21,474
Franske .....	2	1,626
Finske .....	31	20,866
Russiske .....	4	6,786
Hollandske .....	19	9,339
Belgiske .....	—	—
Lettlandske .....	4	4,723
Estlandske .....	14	7,228
Islandske .....	2	2,569
Amerikanske .....	6	10,403
Ialt. ....	1,847	539,325

over Ind- og Udførslen af Varer over Danzigs Havn i November Maaned.

Indførsel:		Udførsel:	
Mængde i T.	Værdi i G.	Mængde i T.	Værdi i G.
8,761.2	1,994,449	72,236.6	7,184,507
3,052.2	812,264	1,190.4	534,417
4,910.7	847,846	67,805.6	5,220,932
101.3	44,154	37.2	15,553
16,874.7	594,534	348,379.6	4,687,275
1,974.5	631,127	4,926.6	323,314
9,473.8	1,175,071	1,203.2	387,655
933.4	195,099	385.8	67,815
464.7	1,235,801	227.0	472,736
3.1	15,184	200.3	1,193,168
—	—	—	—
—	—	—	1,600
46,549.6	7,545,529	496,952.3	20,088,971

Kulgruppen udviser en mindre Fremgang paa c. 0.3 Mill. G., Trægruppen en mindre Tilbagegang paa c. 0.2 Mill. G.

Af hovedsageligt indførte Varer skal nævnes 1,400 t. Ris, c. 5,300 t. Sild, c. 1,000 t. Phosphorit, c. 1,700 t. animalsk Fedt, c. 1,600 t. Tøndestaver, c. 1,700 t. Planter, c. 16,200 t. Kul, c. 1,300 t. Garvestof, c. 4,300 t. Erts, c. 3,600 t. Svolvikis, medens de hovedsagelige Udførselsvarer bestod af c. 42,800 t. Rug, c. 16,200 t. Havre, c. 2,900 t. Ærter, c. 2,400 t. Bønner, c. 1,000 t. Kartoffelmel, c. 1,200 t. Oliekager, c. 66,500 t. Træ, c. 340,000 t. Kul, c. 4,700 t. Koks, c. 1,800 t. Brændselolie, c. 1,100 t. Smørelie, c. 2,300 t. Salt.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### I kinesisk Sørøvertjeneste

Mange er de Forsøg, der, fra kinesisk og udenlandsk Side, er gjort for at komme det kinesiske Sørøver-Uvæsen til Livs. Man har udsendt Straffeeekspeditioner, bombarderet Kyststrækninger, hvor Sørøverne holder til, afpatrulleret Farvande med Krigsskibe — alligevel bringer hver Maaned sine Beretninger om ny Røveroverfald til Søs.

Der staar rimeligvis mægtige Kræfter bag. Men hvilke? Ja, det faar man endelig et Indblik i af en Beretning, som er skrevet af den finske Journalist Aleko Lilius. Han, der blev opdraget i Rusland, var efter Revolutionen udvandret til Amerika, og her fik han af sit Blad den Opgave at rejse til Kina og søge at skaffe alt, hvad der var muligt at opnå om Sørøveruvæsenet.

Det gjorde han paa den effektive Maade, at han gik i Tjeneste hos Sørøverne, først hos en kvindelig Anfører, Lai Choisan, saa hos Røvergénéralen Wong-Liu, for hvem han bringer en stor Pengesum til den berygtede Wong Topping og selv ender i det forfærdelige Victoriafængsel i Hongkong.

Efter at være sluppet fri, havner han paa Filippinerne, og her formaaede Professor Taylor ham til at skrive en Bog om sine Oplevelser.

Den foreligger nu i dansk Oversættelse ved Kjeld Elfelt paa Reitzels Forlag.

»Det har været mig en Pine at skrive visse Dele af denne Bog,« begynder Aleko Lilius — og man forstaar det; thi hvert Blad lugter af Blod, Krudt og Opium.

Ingen opdigtet Roman naar den i Spænding; thi hvad

Lilius har oplevet paa disse Sørøverskibe, i Dias Bey og paa Tempeløen, synes næsten utroligt, hvis ikke Skildringerne var fortalt med en koldblodig Nøgeternhed.

Men Besked faar man, Klarhed i al den Mystik, der har omgivet det kinesiske Sørøveruvæsen.

### Kuludførslen over Gdynias Havn i Oktober Maaned 1933

Ifølge en fra Vicekonsulatet i Gdynia modtagen Beretning udførtes der i Oktober Maaned over Gdynias Havn 438,304 t. Kul, deraf til Danmark 26,220 t. mod 402,588 t. Kul, deraf til Danmark 25,630 t. i September Maaned.

Udførslen er fordelt til de forskellige Lande som følger:

	Tons
Afrika .....	5,460
Algier .....	6,850
Belgien .....	15,364
Danmark .....	26,220
Finland .....	43,069.5
Frankrig .....	6,565
Letland .....	13,025
Norge .....	45,103.5
Sverige .....	149,276
Italien .....	31,107.5
Estland .....	3,900
Grækenland .....	18,015
Holland .....	23,422
Irland .....	43,579
Jugoslavien .....	5,656.5
Island .....	1,690
	438,304

## POSITIONSLISTE PR. 2. JANUAR 1934

### A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Esbjerg-Antw.-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, pass. Kbhvn. 1.1.  
 s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aarø*, Olesen, ank. London 31.12.  
 m.t. *Aase Mærsk*, afg. B. Aires 12.12.  
 s.s. *Agnete Mærsk*, afg. Methil 14.12.  
 s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. B. Aires 30.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Algarve*, Lund, afg. Kbhvn. forv. 6.1. til Gdynia.  
 s.s. *Allsund*, Th. Petersen, ank. Aalborg 19.12.  
 s.s. *Amalienborg*, ank. Dublin 25.12.  
 m.s. *Anglo Mærsk*, pass. Suez 10.12.  
 m.t. *Anna Mærsk*, ank. San Pedro 23.12.  
 m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Rio 19.12. til Kbhvn.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Kambo forv. 30.12. til B. Baires.  
 s.s. *Arnold Mærsk*, ank. Immingham 26.12.  
 m.s. *Asnæs*, Ankersen, afg. Strøjby 3.1. til Runcorn.  
 m.s. *Astoria*, Nørregaard, pass. Cape Agulhas 23.12.  
 s.s. *Askø*, Kolsted, afg. Coruna 29.12. til Oran.  
 s.s. *Astrid*, Madsen, 39° 45' N — 01° 20' Ø. 1.1. p. R. t. Sete.

### B

s.s. *Beire*, Kjær, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Bellona*, afg. Aarhus 5.1. til Newcastle.  
 s.s. *Benedikt*, Clausen, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro Ruten.  
 m.t. *Bente Mærsk*, pass. Panama 7.12.  
 s.s. *Bergenhus*, Schmidt, afg. Settin 29.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Betty Mærsk*, afg. Glasgow 23.12.  
 s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Leningrad 1.1.  
 s.s. *Birgit*, Lisberg, afg. Kbhvn. 3.1. til Danzig.  
 m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. Caibarien 20.12.  
 s.s. *Bothal*, H. Hansen, ank. Kbhvn. 1.1.  
 s.s. *Brasilien*, Botfeldt, afg. B. Aires forv. 5.1.  
 m.s. *Bretagne*, Berndsen, ank. Kbhvn. 1.1.  
 s.s. *Bretland*, L. P. Hansen, ank. Douen 31.12.  
 s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Tanger forv. 1.1. til Ceuta.  
 s.s. *Brosund*, P. L. Hansen, ank. Frederikshavn 30.12.  
 s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Danzig forv. 30.12. til Manchester.

### C

m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.

m.s. *California*, Andersen, afg. Kbhvn. forv. 5.1. til Horsens.  
 m.t. *Caroline Mærsk*, afg. Port Campha 17.12.  
 s.s. *Charkow*, Holst, afg. Valencia 20.12. til Kbhvn.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. New York 31.12.  
 s.s. *Christiansborg*, opl. Kbhvn.  
 s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Nielsen, afg. Bordeaux 29.12. til Huelva.  
 m.s. *Columbia*, H. Barfoed, ank. Kbhvn. 22.12.  
 s.s. *Cornelia Mærsk*, afg. Swansea 8.12.  
 s.s. *Cyril*, Farup, ank. Bremen 1.1.

### D

s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. Kbhvn. 6.1. til London.  
 s.s. *Dana*, Bang, ank. Rouen 24.12.  
 s.s. *Danhild*, Petersen, afg. Leningrad 18.12.  
 m.t. *Danmark*, Bjark, pass. 27° 09' N. — 55° 50' V. 30.12. p. R. t. Talara.  
 s.s. *Delavare*, afg. Heisingør 5.1. til Hamburg.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle forv. 3.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Douro*, Hansen, afg. Memel 6.1. til Kbhvn.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, ank. Kbhvn. 8.12.

### E

s.s. *Ebro*, Jarltoft, afg. Gdynia forv. 29.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Efte Mærsk*, ank. Kbhvn. 27.12.  
 s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Antw. forv. 6.1. til Casablanca.  
 s.s. *Eleonora Mærsk*, oplagt.  
 s.s. *Elie*, Larsen, ank. Bayonne 1.1.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. Halifax 23.12.  
 s.s. *Ellensborg*, ank. Bordeaux 31.12.  
 s.s. *Elsborg*, ank. Blyth 20.12.  
 s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Cardiff 22.12.  
 m.t. *Emma Mærsk*, afg. Tampico 24.12.  
 m.s. *England*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, ank. Danzig 31.12.  
 m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Estland*, Egetoft, afg. Antwerp 30.12.

### F

s.s. *Falken*, Jønson, Kbhvn.-Faaborg-Rudkøbing Duten.  
 s.s. *Flora*, Kann, afg. Newcastle 27.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Flynderborg*, ank. Kbhvn. 2.1.  
 s.s. *Fredensborg*, ank. Casablanca 30.12.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, ank. Kbhvn. 20.12.  
 s.s. *Frederiksborg*, pass. Cape Finisterre 30.12.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.

### G

s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Kbhvn. forv. 6.1. til Antwerpen.  
 s.s. *Gautatyr*, Abramsen, ank. Grangemouth 28.12.  
 s.s. *Georgia*, Aggerholm, afg. Norfolk V. 21.12. til New Orleans.  
 s.s. *Gerda Toft*, afg. Fowey 29.12. til Boston.  
 m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. Manilla 15.12.  
 s.s. *Gorm*, Jensen, afg. Methil 26.12.  
 s.s. *Grønland*, Meinertz, ank. Valencia 31.12.  
 s.s. *Grønsund*, oplagt.  
 s.s. *Gudrun Mærsk*, afg. Casablanca 19.12.

### VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

3. 1. 33

LONDON .....	22,40	MADRID .....	56,40
NEWYORK .....	436,25	AMSTERDAM .....	276,85
BERLIN .....	163,35	STOCKHOLM .....	115,70
PARIS .....	27,05	OSLO .....	112,70
ANTWERPEN .....	95,75	HELSINGFORS .....	9,95
ZÜRICH .....	133,25	PRAG .....	20,60
ROM .....	36,25		

## H

- s.s. *Hadsund*, oplagt.  
 s.s. *Hafnia*, C. Ravn, forv. t. Gdynia 4.1.  
 s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. Casablanca forv. 10.1. til Tanger.  
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Kbhvn. 1.1.  
 s.s. *Harald*, Cleininensen, afg. Kbhvn. forv. 2.1. til Manchester.  
 s.s. *Hans Mærsk*, ank. Lissabon 23.12.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Aalborg 5.1. til Newc.  
 s.s. *Hertha Mærsk*, ank. Kings Lynn 24.12.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Kbhvn. forv. 29.12. til Aabenraa.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Danzig forv. 6.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Hroar*, Pape, afg. Kbhvn. 11.1. til Hull.  
 s.s. *Hulda Mærsk*, ank. Gdynia 21.12.

## I

- m.s. *Indien*, Bronér, afg. Las Palmas 25.12.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Aabenraa 25.12.  
 s.s. *Inge Mærsk*, afg. Boness 25.12.  
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Kbhvn. 1.1.  
 m.s. *Irland*, Petersen, afg. Leningrad 26.12.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Kbhvn. 4.1. til Thorshavn.  
 s.s. *Ivar*, Bastholm, afg. Albany forv. 29.12. til New York.

## J

- s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
 s.s. *Jacob Mærsk*, afg. Havannah 13.12.  
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. London 22.12.  
 m.t. *Jane Mærsk*, afg. Willemstad 18.12.  
 s.s. *Jessie Mærsk*, afg. Sebenico 22.12.  
 s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Huelva 8.11.  
 s.s. *Jolantha*, Clausen, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, ank. Beckton 30.12.  
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.

## K

- s.s. *Kai*, Friis, ank. Barranquilla 28.12.  
 s.s. *Katholm*, Christensen, afg. Swansea forv. 3.1. til Esbjerg.  
 s.s. *Kirsten Mærsk*, afg. Jucaro 1.12.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Dutenbjerg.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Kolding 2.1.  
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Antw. forv. 4.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## L

- s.s. *Laura Mærsk*, ank. Huelva 20.12.  
 m.s. *Leice Mærsk*, pass. Panama 16.12.  
 s.s. *Lexa*, ank. Masnedund 25.12.  
 s.s. *Lica Mærsk*, afg. Marseilles 8.12.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Grangemouth 15.12.  
 s.s. *Lilleborg*, afg. Gibraltar 30.12.  
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, ank. Kbhvn. 22.12.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Buenos Aires 1.1.

## M

- s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Schou, afg. Kbhvn. 2.1. til Dunkirk.  
 s.s. *Maine*, Hansen, afg. Houston 30.12.  
 s.s. *Maja*, Aarhus-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Bayonne 1.1.  
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Kbhvn. 1.1.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. Emden 31.12. til Helsingborg.  
 s.s. *Maria Toft*, afg. Emden 31.12. til Helsingborg.  
 s.s. *Maryland*, Ankersen, afg. Bahia 13.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Martin Carl*, Hjorth, ank. Kbhvn. 30.12.  
 s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Gdynia 21.12.  
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Livorno 31.12. til Genua.  
 s.s. *Møen*, Bager, afg. Nakskov 5.1. til Kbhvn.

## N

- s.s. *N. C. Monberg*, C. Larsen, ank. Leningrad 27.12.  
 s.s. *Nevada*, Kolster, afg. Madeira 25.12.  
 m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. Dairen 13.12.  
 s.s. *Nidaros*, Falk, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 m.s. *Niel Mærsk*, afg. Boston 19.12.  
 s.s. *Nordborg*, ank. Tunis 24.12.  
 s.s. *Nordhild*, Westergaard, afg. Windau 29.12.  
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, afg. Izmir 31.12.

## O

- m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.

- s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Aalborg 29.12. til N. Sundby.  
 s.s. *Oluf Mærsk*, afg. Oran 8.12.  
 m.s. *Olympia*, H. C. Røder, pass. Ceylon 27.12.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Gøteborg 16.12. til B. Aires.

## P

- m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Peter Mærsk*, pass. Panama 25.12.  
 s.s. *Poul Møler*, Schrøder, afg. Danzig 2.1. til Nakskov.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlso, afg. Leningrad 20.12.

## R

- s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Kbhvn. forv. 8.1. til Odense.  
 s.s. *Rita Mærsk*, ank. Nørresundby 24.12.  
 s.s. *Rita*, Willarsen, afg. Drammen 29.12.  
 s.s. *Robert Mærsk*, afg. Windau.  
 s.s. *Rosenborg*, ank. Dundee 24.12.  
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Kbhvn. 8.1. til Nakskov.

## S

- s.s. *Saga*, Thornung, afg. Aalesund 28.12.  
 m.s. *Sally*, pass. Panama 12.12.  
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Aalborg 31.12.  
 s.s. *Scotia*, F. A. Nielsen, forv. t. Danzig 5.1.  
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Danzig 30.12. til Reval.  
 s.s. *Sejro*, Huusum, ank. Barcelona 1.1.  
 s.s. *Sigrun*, Huus, Kbhvn.-Antw. Ruten.  
 s.s. *Silkeborg*, ank. Blyth 31.12.  
 s.s. *Skuane*, Kyhn, ank. Antwerp 31.12.  
 s.s. *Skjold*, Thomsen, afg. Bordeaux 3.1. til La Pallice.  
 s.s. *Skodsborg*, pass. Dungeness 1.1.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Kbhvn. 9.1. til Leith.  
 s.s. *Slesvig*, Hansen, ank. Piræus 2.1.  
 s.s. *Sonja*, afg. Alexandria 24.12.  
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Kalundborg 24.12.  
 s.s. *Stadion II*, afg. Kbhvn. 30.12. til Østnorge.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. London 28.12.  
 s.s. *Stegelborg*, afg. Pomaron 29.12.  
 s.s. *Stjerneborg*, ank. Sydney 14.12.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Bandholm 31.12.  
 s.s. *Susan*, pass. Panama 6.12.  
 s.s. *Svanhild*, Ekholdt, afg. Swansea 15.12. til Halifax.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Kbhvn. 28.12. til Middelfart.  
 s.s. *Svava*, Knudsen, afg. Vejle 30.12. til Randers.  
 s.s. *Søborg*, afg. Sebutal 27.12.  
 s.s. *Sønderjylland*, Heymark, København-Sønderjylland-Ruten.

## T

- s.s. *Taarnholm*, Jødgensen, afg. Manchester 30.12. til Liverpool.  
 m.s. *Tacoma*, I. L. Madsen, forv. t. San Pedro 2.1.  
 s.s. *Tennessee*, Arel, afg. New York 23.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Tempo*, Meyer, ank. Faxe Ladeplads 1.1.  
 s.s. *Thyra*, Petersen, afg. Aalborg 3.1. til Leith.  
 s.s. *Tiber*, Hull, afg. Kbhvn. forv. 6.1. til Gdynia.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Catania forv. 29.12. til Messina.  
 s.s. *Tovelil*, Vilsmark, ank. Rouen 2.1.  
 s.s. *Trio*, Swane, afg. Danzig 3.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Trondhjem*, Thomsen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Oran 29.12. til Algier.  
 s.s. *Tyr*, Folkenberg, Esbjerg-London Ruten.

## U

- s.s. *Uffe*, Hav, afg. Antw. forv. 5.1.  
 s.s. *United States*, afg. Kbhvn. 11.1. til New York.  
 s.s. *Uranienborg*, pass. Buenos Aires 30.12.

## V

- s.s. *Vendia*, J. Lund, forv. t. Svendborg 4.1.  
 s.s. *Vibeke*, ank. Barcelona 25.12.  
 s.s. *Viborg*, ank. Carontes 31.12.  
 m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, afg. Adelaide 24.12.  
 s.s. *Victoria*, H. L. Kiilsgaard, forv. t. Kbhvn. 4.1.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Gyhrs, afg. Tyne 11.12.

## W

- s.s. *Wm. Th. Malling*, H. F. Jensen, ank. Blyth 25.12.

## Y

- s.s. *Ydun*, Fjeldborg, Kbhvn.-Horseens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Jensen, Aalborg-Hamborg Ruten.

## Ø

- s.s. *Ørneborg*, ank. Cardif 28.12.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
**ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL**
**ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.**

 Abonnement  
 Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

 Telefon 2070 · 12610  
 samt paa alle Postkontorer

# DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/s

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION  
KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING  
AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28  
Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.  
Telegram-Adresse: PACAO



## Jørgen A. Rasmussen, Copenhagen K.

Telegrams: Jorgaras

33, Amaliegade

World-wide supplies of

Bunker Coals, Fuel & Diesel Oil, Stevedoring, Towage, Docking & Shiprepairs, Insurance, Ships' Supplies

## RADIO-GAVER      BREV-GAVER

Enhver Gave-Ordre ekspederes  
samvittighedsfuldt og prompte

Forlang vore Tryksager hvis de ikke findes ombord

### GAVE-TELEGRAM A/s

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: GAVETELEGRAM · KØBENHAVN



**M·B·COHN**

TOLDBODVEJ 22  
KØBENHAVN  
K.

TELEFON 1403  
TELEGRAM-ADR.:  
AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

## VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM  
ANTWERP

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

Telefoner { Grimsby No. 6621  
              { Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

## JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,  
Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

88, Mosley Street... Manchester  
7, Chapel Street... Liverpool  
Somerton Buildings,  
John Bright Street Birmingham  
229, Swan Arcade... Bradford  
"York House",  
5/7, St. Mary Axe, London, E. C. 3  
King's Dock . . . . . Immingham

Tel.-Adr. »HACKLINS« Scott's Code, 10th Edition. The Boe Code

## O. W. HACKLIN & Co.

Skibsmæglere — Befragtning  
Forsikring — Havariagenter — Speditører

Medlemmer af The Baltic and International Maritime Conference  
Agenter for Nordisk Skibsrederforening

Dansk Vicekonsulat  
**RÄFSÖ & MANTYLUOTO**  
(Björneborg's District) FINLAND

## CADENIUS & GRAHN A/B

SKIBSMÆGLERE

DAMPSKIBS- & BEFRAGTNINGS AGENTER  
KUL-IMPORTØRER

Etabl. 1881

**KOTKA — Finland**

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka«

## O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

WASA (Finland)

Medlemmer af  
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND

## A.B. Ostrobotnia Stevedore O.Y

WASA

Medlemmer af  
THE ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Repræsentant i København: Jørgen A. Rasmussen

Tel.-Adr. BYSTRÖM ULEABORG      ALLE CODER

## WILJO BYSTRÖM & CO.

SKIBSMÆGLERE og SPEDITØRER  
ULEABORG & HAUKIPUDAS

Incl. Ijo — Røyttä

Lloyds Agenter. — Agenter for Nordisk Skibsrederforening og  
Danske Sejskibsredere Protection Club  
Medlemmer af The Baltic and International Maritime Conference  
Vice-Konsulat for Nederlandene      Norsk Vice-Konsulat

Tel.-Adr. EKLOF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

## D. EKLÖF & Co.

SKIBSMÆGLERE  
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION  
YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)  
og MÖLLERSVIK & HIMANGO

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

50. Aargang.

København 3. Januar 1934.

Nr. 1.

---

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S.- og E.-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

---

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar *Bredde- og Længdebestemmelser* for *danske Punkters 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*, og *de der angaar Fyr, er angivet fra Søen*.

---

„Efterretninger for Søfarende“ medtager for de ikke *europæiske* *Farvande* kun *Forandringer*, som *vedrører Sejladsen* i *aaben Sø* samt *Anduvning og Besejling* af de *vigtigere Pladser*. *Efterretningerne* meddeles i *følgende Orden*:

## I. Østersøen.

*Østersøen. Danmark* (fra *Vejsnæs Nakke*, incl., til *Stevns Fyr*, excl.). *Sverige* (fra *Falsterborev Fyrskib* excl.). *Finland. Rusland. Estland. Letland. Litauen. Memelomraadet. Tyskland. Danzigomraadet. Polen. Tyskland* (indtil *Falshøft Fyr* incl.).

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

*Sundet. Danmark* (fra *Gilbjerg Hoved*, incl., til *Stevns Fyr*, incl.). *Sverige* (fra *Kullen*, excl., til *Falsterborev Fyrskib*, incl.).

*Smaalandsfarvandet.* (Grænsen mod *Østersøen* er: ud for *Bøgestrøm* en *Linie* uden om *Sandene* gennem *Bøgestrømstønden*, excl.: ud for *Grønsund* en *Linie* uden om *Tolken*: ud for *Guldborg Sund* en *Linie* fra *Flinthorne Rev* til *Skelby*. Grænsen mod *Store-Bælt* er en *Linie* fra *Korsør Kirke* over *W.-Kysten* af *Egholm, Agerø* og *Omø*, over *SW.-lige Omø-Staalgrund* til den *E.-lige Pynt* af *Onsvig*).

*Store-Bælt.* (Fra *Linien „Rosnæs—Fyns Hoved“* til *Linien „Gulstav—Kappel Kirke“*).

*Farvandet Syd for Fyn.* (Fra *Linien „Ture Rev—Næs Hoved* paa *Langeland“* til *Linien „Skjoldenæs—Horne Næs“*).

*Lille-Bælt. Danmark* (fra *Linien „Æbels—Bjørnsknude“* til *Vejsnæs Nakke*, excl.). *Tyskland* (*Flensborg Fjord* til *Falshøft Fyr* excl.).

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

*Kattegat med Odense Fjord og Isefjord. Danmark.* (Fra *Gilbjerg Hoved*, excl., til *Skagen Fyr*, excl.; se *Store-Bælt* og *Lille-Bælt*). *Sverige* (fra *Kullen*, incl., til *Paternoster-Skår*, excl.).

*Limfjorden* (fra *Hals Barre Fyr* til *Tyborøn Anduvningstønde*).

*Skagerrak. Danmark* (fra *Skagen Fyr*, incl., til *Hanstholm Fyr*, excl.). *Sverige* (fra *Paternoster-Skår* incl.). *Norge* (til *Lindesnæs Fyr*, incl.).

## IV. N.-lige Ishav og Nordsøen.

*N.-lige Ishav og Nordsøen. Grønland. Rusland* (W. for *45° E. Lgd.*). *Norge* (til *Lindesnæs Fyr*, excl.). *Danmark. Tyskland. Holland. Belgien. Frankrig* (til *Calais*, incl.). *England* (fra *South Foreland Fyr*, incl.). *Skotland* (til *Duncansby Head*, incl.). *Orkney 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, Orkney 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.). Orkney Øerne (fra Brough Ness, excl., til N. Ronaldsay excl.). Shetlands Øerne (fra Sumburgh Head, excl.). Irland.

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

Atlanterhavet. Island. Færøerne. 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 Verds Øer. Canariske Øer. Madeira. Azorerne. Bermudas Øerne. Newfoundland E.- og S.-Kyst (fra Kap Spear Fyr, incl., til Galantry Head Fyr, incl.). Sable Island. Cape Breton Island SE.-Kyst (fra Scatari Island Fyr, incl., til Green Island Fyr, incl.). Nova Scotia SE.-Kyst (fra Canso Harbour Fyr, incl., til Kap Sable Fyr, incl.). Forenede Stater i Nord-Amerika (indtil Kap Canaveral, incl.).

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien. Nord-Amerika (fra Kap Canaveral, excl.). Mellem-Amerika (incl. Panamakanalen). Syd-Amerika (til Britisk Guyana). Bahama Øerne. Store Antiller. Smaa Antiller. Syd-Amerika. Guyana. Brasilien. Uruguay. Rio de la Plata. Argentina. Chile. Peru. Ecuador. Colombia. Mellem- og Nord-Amerika. Syd fra indtil c. 40° N. Br.

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav. Spanien (fra Kap Trafalgar, excl.). Baleariske Øer. Frankrig. Korsika. Sardinien. Italien W.-Kyst (til Kap Spartivento). Sicilien og Øerne mellem denne og Afrika. Italien S.- og E.-Kyst. Adriaterhavet E.-lige Del. Grækenland. Kreta. Ægæiske Hav. Tyrkiet. Sorte Hav og Azovske Hav. Lilleasien. Syrien. Ægypten. Tripolis. Cyrenaika. Tunis. Algier. Marokko (til Kap Spartel, excl.).

## IX. Røde Hav og den N-lige Del af Indiske Ocean.

Røde Hav og den N.-lige Del af Indiske Ocean. Røde Hav N. fra S. efter. Bugten ved Aden med S.-Kysten af Arabien. Afrika (fra Kap Guardafui, incl. til Kap Agulhas, excl.), Madagascar. W.-Kysten af Forindien (incl. Kap Comorin). Bengalske Bugt. (Ceylon, Asiens Kyst fra Kap Comorin excl., til Bolus Pynt, incl., 103° 30' E. Lgd.).

## X. Asiens E.-Kyst med Japan.

Asiens E.-Kyst med Japan. Sunda Øerne (E. efter til Linien fra Øen Lombok til Kap Salatan paa S.-Kysten af Borneo, W.-Kysten af Borneo til Kudat). Asiens E.-Kyst (fra Bolus Pynt, excl., 103° 30' E. Lgd. til o. 50° N. Br.). Sakhalin (Karafuto). De japanske Øer.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

---

Sidste „Efterretninger for Søfarende“ for 1933 har Nr. 52.

---

Med dette Nummer følger:  
Bekendtgørelse om Radiofyr.

### I. Østersøen.

1. Danmark. Bornholm NW.-Kyst. Hammerhavnen. Oplysning om Dybde.  
Indsejlingen til *Hammerhavnen* er oprenset, saaledes at Dybden i Fyrlinien nu er 4,5 m. Partiet omkring nordre Molehoved og Tværmolen vil snarest blive oprenset.  
c.  $55^{\circ} 16',7$  N.  $14^{\circ} 45',7$  E.  
(E. f. S. Nr. 46/2609 1933. Kort Nr. 231. Danske Lods, Side 431. Havnelods, Side 72.)

2. Sverige S.-Kyst. Trälleborg. Radiofyr og Undervandstaagesignal forandres.  
(U. f. s. Nr. 52/3433. Stockholm 1933.)  
I Løbet af Februar 1934 vil *Trälleborg* Radiofyr og *Trälleborg* Undervandstaagesignal blive forandret, som følger:

I. *Trälleborg* Radiofyr  $55^{\circ} 22' 13''$  N.  $13^{\circ} 09' 26''$  E. Bølgelængde: 297,5 kc/s (1008 m). Tonefrekvens: 846 Sv/S. Radiosignalet bliver:

1. Bogstaverne TR 3 Gange.....	14,0 <sup>s</sup> .
2. Pause.....	1,3 <sup>s</sup> .
3. 14 Streger, hver af 1 <sup>s</sup> . Varighed med en mellemliggende Pause af 0,3 <sup>s</sup> .....	17,9 <sup>s</sup> .
4. Pause.....	0,3 <sup>s</sup> .
5. En lang Streg.....	8,5 <sup>s</sup> .
6. Pause.....	1,3 <sup>s</sup> .
7. Bogstaverne TR 2 Gange.....	8,7 <sup>s</sup> .
8. Pause.....	8,0 <sup>s</sup> .
	<hr/>
	1 <sup>m</sup> .
Gentagelse af ovenstaaende Signal.....	1 <sup>m</sup> .
Hele Signalets Varighed.....	2 <sup>m</sup> .
Pause.....	4 <sup>m</sup> .
	<hr/>
Periode.....	6 <sup>m</sup> .

Under Taage og i usigtbart Vejr skal Signalet afgives hver 6<sup>m</sup>, begyndende ved det 2<sup>m</sup>, 8<sup>m</sup>, 14<sup>m</sup> o. s. v. af hver Time.

I klart Vejr skal Signalet afgives 2 Gange hver halve Time ved det 2<sup>m</sup> og 8<sup>m</sup> samt ved det 32<sup>m</sup> og 38<sup>m</sup>.

II. *Trälleborg* Undervandstaagesignal. Signalets Karakter bliver uforandret, dog at Perioden bliver 1<sup>m</sup>.

(Danske Lods, Side 421.)

3. Sverige S.-Kyst. Karlskrona angöringsbøj atter i Orden.  
(U. f. s. Nr. 52/3392. Stockholm 1933.)  
Klokken paa *Karlskrona angöringsbøj* paa c.  $56^{\circ} 03',2$  N.  $15^{\circ} 33',5$  E. er atter i Virksomhed.  
(E. f. S. Nr. 50/2822 1933.)

4. (T). Sverige E.-Kyst. Timmernabben Lodsudkigsstation midlertidig lukket.  
(U. f. s. Nr. 52/3391. Stockholm 1933.)  
Lodsudkigsstationen paa *Väderön* (*Timmernabben* Lodseri) paa c.  $56^{\circ} 56',8$  N.  $16^{\circ} 29',7$  E. er paa Grund af Isforholdene midlertidig lukket.

5. Sverige. Arkö—Mem. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 52/3430. Stockholm 1933.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Lönkuvud* c. 58° 27' N. 16° 51' E. *Björkskär. Fårholmen. Ettersundet sydostra*  
og *nordvästra*.
6. Sverige. Södertälje—Femörehuvud. Lystønder inddraget for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 52/3430. Stockholm 1933.)  
Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:  
*Korsnäsgrundet* c. 58° 51' N. 17° 36' E. *Algubbsgrundet. Västra Stendörren*.
7. Sverige. Öregrundsgrepen. Grepen Fyrskib inddraget for Is.  
(Telegram fra Lodskaptajnen i Malmö.)  
Fyrskibet *Grepen* paa c. 60° 28' N. 18° 18' E. er inddraget paa Grund af  
Isforholdene.
8. Sverige. Bottniske Bugt. Långrogrundet Lystønde inddraget for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 52/3389. Stockholm 1933.)  
Lystønden *Långrogrundet* paa c. 63° 15' N. 19° 38' E. er inddraget for Vinteren.
9. Sverige. Bottniske Bugt. Sydostbrotten Fyrskib inddraget for Is.  
(Telegram fra Lodskaptajnen i Malmö.)  
Fyrskibet *Sydostbrotten* paa c. 63° 19' N. 20° 11' E. er inddraget paa Grund af  
Isforholdene.
10. Sverige. Bottniske Bugt. Östra Kvarnen. Nordvalen Lystønde bortdrevet.  
(U. f. s. Nr. 52/3388. Stockholm 1933.)  
Lystønden *Nordvalen* paa c. 63° 32' N. 20° 48' E. er bortdrevet fra Station.
11. Finland. Bottniske Bugt. Yxpila. Gamlakarleby. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 35/822. Helsingfors 1933.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Tankar övre* c. 63° 57' N. 22° 51' E. *Tankar nedre. Trutklippan övre og nedre.*  
*Hungerberg. Koörsklacken. Frimodigsgrund. Yxpila övre og nedre.*
12. Finland. Bottniske Bugt. Tankar Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 35/825. Helsingfors 1933.)  
*Tankar* Fyr paa c. 63° 57' N. 22° 51' E. er slukket for Vinterperioden.
13. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Jakobstad. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 35/827. Helsingfors 1933.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Rummelgrund* c. 53° 45' N. 22° 35' E. *Bredhällan. Borgmästargrund. Hällö.*  
*Alholmen övre og nedre.*
14. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Nykarleby. Hällgrund Fyr slukket for  
Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 35/826. Helsingfors 1933.)  
*Hällgrund* Fyr paa c. 63° 39' N. 22° 25' E. er slukket for Vinterperioden.
15. Finland. Bottniske Bugt. Snipan Fyrskib inddraget for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 35/823. Helsingfors 1933.)  
Fyrskibet *Snipan* paa c. 63° 26' N. 20° 40' E. er inddraget for Vinterperioden.
16. Finland. Bottniske Bugt. Storkallegrund Fyrskib inddraget for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 35/824. Helsingfors 1933.)  
Fyrskibet *Storkallegrund* paa c. 62° 40' N. 20° 39' E. er inddraget for Vinter-  
perioden.
17. Finland. Bottniske Bugt. Åland. Mariehamn. Vrag afmærket.  
(U. f. s. Nr. 35/828. Helsingfors 1933.)  
Vraget af Barken *Plus* ligger sunket paa 60° 02' 40" N. 19° 54' 00" E., N. for *Korsö*  
ved Indløbet til *Mariehamn*. En grøn Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink c. hver 2<sup>s</sup>,  
er udlagt c. 50 m W. for Vraget.

18. **Finland. Finske Bugt. Ekenäs Skærgaard. Fyr slukket for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 35/818. Helsingfors 1933.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Kråkholm övre* c. 59° 59' N. 23° 26' E. *Kråkholm nedre*.
19. **Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skærgaard. Fyr slukket for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 35/817. Helsingfors 1933.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Björkholm* c. 60° 09' N. 25° 02' E. *Hästnäs kanal. Koholm*.
20. **Finland. Finske Bugt. Lovisa. Fyr slukket for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 35/819. Helsingfors 1933.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Lovisa sten* c. 60° 26' N. 26° 16' E. *Lökholm*.
21. **Finland. Finske Bugt. Mustamaa. Nyt Løb afmærket.**  
(U. f. s. Nr. 34/802. Helsingfors 1933.)  
Fra det S. om *Mustamaa* ledende 7,3 m Løb er uddybet et nyt 6,1 m dybt Løb fra *Loppi* S. om *Spartenko* til *Länskivi*. Løbet er afmærket med en hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa 60° 26' 25" N. 27° 34' 29" E. og en sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa 60° 26' 53" N. 27° 35' 20" E.
22. **Finland. Finske Bugt. Kukrunki Baake ødelagt.**  
(U. f. s. Nr. 35/821. Helsingfors 1933.)  
*Kukrunki* Baake paa c. 60° 03' N., 28° 19',5 E. er ødelagt af Is. Baaken vil blive genopført i Foraaret 1934.
23. **Finland. Finske Bugt. Viborg. Ämmänkivi Fyr slukket for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 35/820. Helsingfors 1933.)  
*Ämmänkivi* Fyr paa c. 60° 42' N. 28° 44' E. er slukket for Vinterperioden.
24. **Rusland. Neva Bugt. Leningrad Søkanal. Fyr forandret.**  
(N. f. S. Nr. 51/4759. Berlin 1933.)  
De røde, faste Fyr paa henholdsvis W.-lige Hoved af N.-Dæmningen paa c. 59° 54' N. 30° 06' E. og paa W.-lige Hoved af S.-Dæmningen er forandret til at vise hvidt, fast Lys.  
(Kort Nr. 277.)
25. **Estland. Finske Bugt. Narva. Fyr slukket for Vinteren.**  
(N. t. M. Nr. 12/52. Reval 1933.)  
*Narva* Ledefyr er slukket for Vinterperioden. c. 59° 28' N. 28° 03' E.
26. **Estland. Moon Sund. Fyr slukket for Vinteren.**  
(N. t. M. Nr. 12/52. Reval 1933.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Rohuküla* c. 58° 54',5 N. 23° 25',6 E. *Vorms. Harilaid. Schildau. Ruvigi. Seanina. Triigi. Söru. Emmaste. Paternoster. Virtsu*.
27. **Estland. Riga Bugt. Fyr slukket for Vinteren.**  
(N. t. M. Nr. 12/52. Reval 1933.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Kübarsaar* c. 58° 25',7 N. 23° 18',4 E. *Roomassaar. Abruika. Pernov. Sorkholm. Manilaid*.
28. **Tyskland. Neukuhren. Fyrbelysning forandret.**  
(N. f. S. Nr. 51/4745. Berlin 1933.)  
1. Fyret paa N.-Molen paa c. 54° 57',6 N. 20° 13',4 E. er forandret til at vise grønt, fast Lys. Flammens Højde: 9 m. Synsvidde: 9,8 Sm (tidligere 6 Sm). En graa, ottkantet Betonsøjle. Fyret er synligt hele Horisonten rundt.

2. Paa det indre N.-Molehoved, 220 m 229° fra (1), er tændt et Fyr, der viser grønt Lys med En-Formørkelser hver 4<sup>s</sup>., Lys 3<sup>s</sup>., Mørke 1<sup>s</sup>.. Flammens Højde: 6 m. Synsvide: 1 Sm. En rød, cylindrisk Kedel. (Saasnart Vejrforholdene tillader det, males Kedlen grøn). Fyret er synligt i Pejlinger fra 230° til 71°.  
(Kort Nr. 269).

**29. Tyskland. Darsser Ort Lys- og Klokketønde ombyttet med Vintersømærke.**

(Meddelelse fra Marineleitung. Berlin.)

Lys- og Klokketønden *Darsser Ort* paa c. 54° 30' N. 12° 34' E. er inddraget og erstattet med Vintersømærket.

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**

**30. Danmark. Sundet. København. Signaler for Skydning fra Forterne.**

Naar Skydning fra Forterne omkring *København* finder Sted, vil der blive vist følgende Signaler, der hejses under den ene Raanok paa Signalmasterne paa *Middelgrunds Fort* og *Dragør Fort*.

Kugle, Cylinder, Kugle, Kugle	betyder Skydning fra <i>Lynetten</i> .
1 Cylinder	— — — <i>Taarbæk Fort</i> .
2 Cylindre	— — — <i>Middelgrunds Fort</i> .
Kugle, Kugle, Cylinder, Kugle	— — — <i>Flakfort</i> .
Cylinder, Kugle, Kugle	— — — <i>Dragør Fort</i> .
Cylinder, Kugle, Cylinder	— — — <i>Kongelunds Batteri</i> .

Signalfigurerne hejses over og under hinanden, den førstnævnte Figur øverst.

Signalerne vil blive hejst  $\frac{1}{2}$  Time før Skydningens Begyndelse. Skydes der fra flere Forter samtidig, hejses Signalerne for de skydende Forter ved Siden af hinanden.

Naar der skydes paa Afstande over 6 km, hejses tillige en Kugle under Raaens anden Nok.

Fra det skydende Fort vises desuden Skydeflag (Internationalt O) fra et synligt Sted, saalænge Skydningen varer.

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*: c. 55° 43 $\frac{1}{4}$ ' N. 12° 40 $\frac{1}{4}$ ' E. *Dragør Fort*: c. 55° 35 $\frac{1}{4}$ ' N. 12° 41' E.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/9 1933.

(Danske Lods, Side 272.)

**31. Danmark. Sundet. København. Havnegrænse forandret.**

N.- og E.-Grænsen for *Københavns* Havn er forandret, som følger:

*Københavns* Havn begrænses mod N. og E. ved en Linie draget fra det Punkt paa Kysten, hvor Staden *Københavns* Grund nordefter ophører, til den røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost, *Stubberumpen*, paa 55° 43' (04") N. 12° 37' (38") E. paa E.-Siden af *Stubben*; endvidere ved en ret Linie fra denne Vager til den røde Spidstønde, *Lynetten NE.*, paa 55° 41' (58") N. 12° 37' (38") E., paa N.-Siden af *Lynetteleeb*; ved en ret Linie herfra gennem Lys- og Klokketønden *Provosten* paa 55° 40' (53") N. 12° 38' (46") E., ud for Kloakledningen N. for *Provosten*, til det Punkt, hvor denne Linie, c. 970 m S. for Lys- og Klokketønden, skærer en Linie i Forlængelse af Holmbladsgade; og ved denne sidste Linie W. efter til Land.

(Kort Nr. 303, 285, 249, 210, 278 og 280. Danske Lods, Side 266. Havnelods, Side 104.)

**32. (T). Danmark. Sundet. København. Inderhavnen. Knippelsbro. Trafikbestemmelse. Lodstvang.**

Alle Fartøjer over 1500 Brutto-Registertons, som fremdrives ved egen Maskinkraft, maa indtil videre kun passere *Knippelsbro* og dennes Interimsbro ved Hjælp af et kraftigt Bugserfartøj og med Lods om Bord.

c. 55° 40',<sub>5</sub> N. 12° 35',<sub>5</sub> E.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 32/1938 1933.

**33. Danmark. Sundet. Kongedyb. Tønder inddraget for Vinteren.**

Nedennævnte Tønder er inddraget for Vinterperioden:

*Trekroner NE.* c.  $55^{\circ} 42'_{,2}$  N.  $12^{\circ} 37'_{,3}$  E. *Trekroner NW.* *Trekroner SE.* *Mellemfort N.* *Mellemfort SE.*

**34. Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.**

Skarpskydningsøvelser afholdes paa Enceintevolden og Skydebanerne ved Kysten S. for *Avedøre*.

Der skydes ved den S.-ligste Del af Vestfronten i SE.-lig Retning ud over det lave Vand S. og SW. for *Avedøre Holme*.

Det vil være forbundet med Livsfare at færdes paa en mindre Del af det Militæretaten tilhørende Terrain langs Kysten S. og SE. for Eksercerpladsen samt paa den Del af Søen, der i Skudretningen ligger inden for c.  $2\frac{1}{4}$  Sm fra Kysten. Nævnte Terrain vil blive afspærret paa de nedenførte Tider.

E. og W. for Skydebanerne og Enceinten findes Tavler med Advarsler.

Paa den S.-ligste Del af Vestfrontens Hovedvold er rejst en Mast, paa hvilken en Ballon vil være hejst, naar og saa længe Skydningen varer.

Skydeøvelserne afholdes i 1934:

Første Søndag i Januar, Februar, Marts, November og December fra Kl. 0800—Kl. 1200 og desuden første Søndag i Maj, Juni, Juli, August, September og Oktober tillige fra Kl. 1400—Kl. 1700.

Fra den 2. Januar til 22. December hver Søgnedag fra Kl. 0700—Kl. 1200 og fra Kl. 1400—Kl. 1700.

Fra den 1. April til 15. Oktober hver Søndag fra Kl. 0700—Kl. 1200.

Alle og enhver advares mod til de anførte Tider at færdes paa det omhandlede Terrain og at sejle paa den forannævnte Del af Søen.

*Avedøre Holme:* c.  $55^{\circ} 36\frac{3}{4}'$  N.  $12^{\circ} 29'$  E.

(Danske Lods, Side 284.)

**35. Danmark. Sundet. Køge Bugt. Mosede Batteri. Signal for Skydning.**

Naar Skydning fra *Mosede Batteri* finder Sted, vises fra Batteriet Skydeflag (Internationalt O) fra et synligt Sted, saalænge Skydningen varer.

Signalet er nærmest til Vejledning for Fartøjer, der manøvrerer i Farvandet. idet Skydningen fra Batteriet altid vil blive standset for Skibe, der passerer Farvandet.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/11 1933.

(Danske Lods, Side 284.)

**36. Danmark. Smaalandsfarvandet. Signaler for Skydning fra Borgsted Batteri og Masnedø Fort.**

Naar Skydning fra *Borgsted Batteri* og *Masnedø Fort* finder Sted, vises fra de nævnte Værker Skydeflag (Internationalt O) fra et synligt Sted, saalænge Skydningen varer.

Signalerne er nærmest til Vejledning for Fartøjer, der manøvrerer i Farvandet, idet Skydningen fra Værkerne altid vil blive standset for Skibe, der passerer Farvandet.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/12 1933.

(Danske Lods, Side 541 og 525.)

**37. Danmark. Lille-Bælt. Trællenæs Havn (Kulvig Havn). Havn ufarbar.**

*Trællenæs* Havn paa c.  $55^{\circ} 37'_{,5}$  N.  $9^{\circ} 51'_{,2}$  E. er nu helt ufarbar. Havnen vil ikke blive vedligeholdt.

(Kort Nr. 304, 318, 227 og 241. Danske Lods, Side 342. Havnelods, Side 188.)

**38. Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Skydning.**

Paa og ved de mellem *Fredericia* By og *Vesterskov* beliggende Skydebaner afholder Garnisonen til forskellige Tider af Aaret Skydning ud over Søen.

I hvorvel Skydningen er beordret indstillet under Fartøjers Passage, og der saaledes intet vil være at befrygte ved at passere det paagældende Sted, henledes dog Opmærksomheden paa det ønskelige i, at Fartøjer ikke opholder sig i længere Tid end højst nødvendigt i den Del af Farvandet, der ligger i indtil  $1\frac{2}{3}$  Sm's Afstand ud for Skydepladsen. Under Skydningen hejses to Kurveballoner enten paa begge de to paa Skrænten ved Skydebanerne anbragte Signalstænger eller paa den ene af dem.

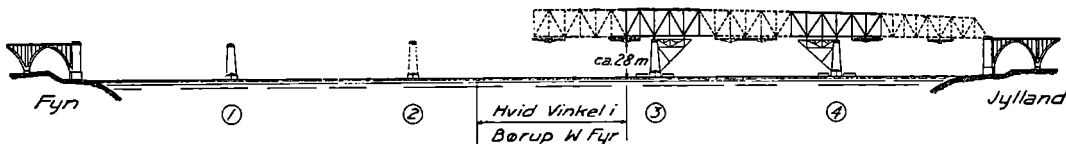
*Fredericia:*  $55^{\circ} 33\frac{1}{2}'$  N.  $9^{\circ} 45\frac{1}{2}'$  E.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/13 1933.

(Danske Lods, Side 345.)

**39. (T). Danmark. Lille-Bælt. Snævringen. Broarbejder. Advarsel.**

Ved *Lille-Bælt's Broen* er alle fire Bropiller 1, 2, 3 og 4 paa Plads (se vedføjede Skitse). Brooverbygningen er under Opstilling ud fra Pillerne 3 og 4. De stærkt optrukne Linier paa Skitsen angiver de Dele af Brooverbygningen, der er bragt paa Plads pr. 1. Januar 1934. Det fra Pille 3 mod *Fyn* udkragede Brostykke gaar nu ind i den hvide Vinkel fra *Brørup W. Fyr*. Under Spidsen af nævnte Brostykke hænger en Platform, hvis Højde over daglig Vandstand andrager c. 28 m. Højden fra daglig Vandstand til Broens Underside er iøvrigt overalt mindst 33 m.



Den ovennævnte Platforms to Yderender bliver ved Mørkets Frembrud hver afmærket med en klar Lanterne.

Med punkterede Linier er paa Skitsen antydnet Fortsættelsen af Monteringens indtil et Stadium, der forventes naaet i Forsommeren 1934.

Opmærksomheden henledes paa, at Strømmen ved Broen vil skære — undertiden meget haardt — c. 3 Streger ind mod Pille Nr. 3 henholdsvis fra en SSE.-lig Retning, naar Strømmen i Bæltet er S.-gaaende, og fra en WSW.-lig Retning, naar Strømmen i Bæltet er N.-gaaende.

Om Natten bør Skibe, navnlig ved haard Strøm i Bæltet, saavidt muligt undgaa at passere hinanden mellem Bropillerne.

c. 55° 31' N. 9° 43' E.

(E. f. S. Nr. 13/821 1933. Kort Nr. 241, 318 og 304.\* Danske Lods, Side 348.)

**40. Danmark. Lille-Bælt. Mommark E. Vrag.**

Vraget af Motorgaleasen *Elise* rapporteres at være sunket paa c. 54° 56' N. 10° 05 1/2' E., c. 1 1/2 Sm fra Kysten. Vraget antages ikke at være farligt for Sejladsen.

(Se Tillæg.)

**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**

**41. Danmark. Kattegat. Isefjord. Lynæs Batteri. Signal for Skydning.**

Naar Skydning fra *Lynæs Batteri* finder Sted, vises fra Batteriet Skydeflag (Internationalt O) fra et synligt Sted, saalænge Skydningen varer.

Signalet er nærmest til Vejledning for Fartøjer, der manøvrerer i Farvandet, idet Skydningen fra Batteriet altid vil blive standset for Skibe, der passerer Farvandet.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/14 1933.

(Danske Lods, Side 198.)

**42. Danmark. Kattegat. Neksø Bugt. Havnsø Anlægsmole. Havnefyr midlertidig forandret.**

I Anledning af forskellige Molearbejder er *Havnsø* hvide og grønne, faste Fyr paa 55° 45' (15") N. 11° 19' (30") E., paa den yderste Ende af E.-lige Læmole, for Tiden nedlagt og midlertidig erstattet af en klar Lanterne. Fyret ventes atter tændt omkring den 1. Februar d. A.

(Fyr-Fort. Nr. 214.)

**43. Danmark. Kattegat. Egense S. Skydeplads.**

Paa Arealerne ved *Egense Strand* vil der blive afholdt Skarpskydninger inden for efternævnte Tidsrum:

Hver Søndag i Perioden..... 1/6—15/8.

..... 8/9—25/9.

Indtil 10 Dage inden for Tidsrummet..... 1/10—1/6.

Skydepladsen ligger c. 2500 m S. for *Egense*.

# MAANEDSOVERSIGT

## over endnu i Kraft værende midlertidige og foreløbige Efterretninger for Søfarende.

### Danmark.

**1933**  
51/2904 Advarsel vedrørende Afmærkningen i indre danske Farvande.

#### I. Østersøen.

**1933**  
2/70 *Tyskland. Kieler Fjord.* Advarsel.  
7/446 *Østersøen. Sandhammaren Fyr SW.* Vrag.  
27/1649 *Polen. Danzig Bugt. Oxhöft Fyr* forsøgevis slukket.  
34/2011 *Sverige S.-Kyst. Falsterbo Fyr SE.* Vrag afmærket.  
45/2605 *Sverige. Ålandshavet. Understen Fyr.* Radiofyr oprettes.  
48/2732 *Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Bugt. Priemny Fyrskib* midlertidig flyttet. Sejlansvisning.  
50/2843 *Estland. Finske Bugt. Revalstein Fyrskib* ombyttes midlertidigt.  
50/2845 *Estland. Finske Bugt. Nekomangrund Fyrskib* ombyttes midlertidigt.  
51/2906 *Danmark. Gedser Rev Fyrskib.* Nyt Fyrskib udlægges.  
**1934**  
1/2 *Sverige S.-Kyst. Trällebog.* Radiofyr og Undervandstaagesignal forandres.

#### II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

**1931**  
35/1943 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborgsund. Nykøbing Falster.* Havnearbejder. Ledefyr midlertidig flyttet.  
**1932**  
15/639 *Danmark. Lille-Bælt. Gammel Pøl Fyr ENE.* Vrag „*Meta Marie*“.  
**1933**  
27/1687 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedsund Jernbanebro W.* Midlertidig Bro under Bygning. Bolværk spærret.  
27/1688 }  
30/1820 } *Danmark. Smaalandsfarvandet. Storstrømmen. Masnedø—Falster.* Bøjer udlægges midler-  
36/2137 } tidigt. Borepram i Virksomhed. Midlertidig Havn anlægges. Bropille under Opførelse.  
42/2408 }  
31/1920 } *Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborgsund. Guldborg.* Bro under Bygning. Midlertidig  
35/2085 } Afmærkning.  
33/1977 *Danmark. Sundet. Sletten Havn.* Havnemole repareres. Havnefyr midlertidig slukket.  
37/2224 *Danmark. Store-Bælt. Halsskov Rev Fyrskib* midlertidig ombyttet.  
43/2500 *Danmark. Store-Bælt. Langelandsbæltet. Snøde Rev SE.* Vrag „*Polarna*“ afmærket.  
46/2617 *Sverige. Sundet. Ven. Kyrckbacken Fyr* forandres.  
46/2618 *Sverige. Sundet. Ålabodarne Fyr* forandres.  
46/2619 *Sverige. Sundet. Falsterborev Fyrskib.* Radiofyr og Undervandstaagesignal forandres.  
47/2721 *Danmark. Sundet. Lappegrund S.* Dybde aftaget.  
50/2847 *Danmark. Sundet. Hollænderdybet. Ryggen E.* Midlertidig Losseplads afmærket.  
52/2975 *Danmark. Sundet. Hornbæk NNW.* Vrag af Muddermaskine afmærket.  
**1934**  
1/30 *Danmark. Sundet. København.* Signaler for Skydning fra Forterne.  
1/32 *Danmark. Sundet. København. Inderhavnen. Knippelsbro.* Trafikbestemmelse. Lodstvang.  
1/34 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre.* Skydning. Advarsel.  
1/35 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Mosede Batteri.* Signal for Skydning.  
1/36 *Danmark. Smaalandsfarvandet.* Signaler for Skydning fra *Borgsted* Batteri og *Masnede* Fort.  
1/38 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia.* Skydning.



- 1/39 *Danmark. Lille-Bælt. Snævringen. Broarbejder. Advarsel.*  
 1/40 *Danmark. Lille-Bælt. Mommark E. Vrag „Elise“.*  
 1/64 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.*

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1929  
 18/993 *Danmark. Kattegat. Fornæs SE. t. S. Oplysning om Dybde.*  
 1932  
 13/591 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Oplysning om Dybdeforhold.*  
 15/640 *Danmark. Kattegat. Frederikshavn Havn WSW. Vrag.*  
 23/1091 *Danmark. Limfjorden. Hals Barre. Oprensning af Løb. Gravemærker.*  
 41/1937 *Danmark. Kattegat. Herthas Flak E. Vrag.*  
 1933  
 24/1518 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal Ledefyr. Forfyr flyttes midlertidigt.*  
 35/2087 *Danmark. Limfjorden. Nykøbing, Mors. Havnearbejder. Uddybning. Afmærkning midlertidig i Uorden. Advarsel.*  
 46/2624 *Sverige. Kattegat. Vinga Fyrskib. Radiofyr og Undervandstaagesignal forandres.*  
 49/2787 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Advarsel.*  
 1934  
 1/41 *Danmark. Kattegat. Isefjord. Lynæs Batteri. Signal for Skydning.*  
 1/43 *Danmark. Kattegat. Egense S. Skydeplads.*  
 1/44 *Danmark. Limfjorden. Livø Bredning. Fur Fyr NNW. Vrag „Oda“.*

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1932  
 10/446 *England. Humber. Grundt Vand.*  
 1933  
 9/563 *Danmark. Graadyb. Skallingen SW. Vrag „Eliezer“ afmærket.*  
 45/2592 *England. Harwich Anduvning. Shipwash Fyrskib flyttes.*

### Island og Færøerne.

- 1932  
 46/2197 *Island W.-Kyst. Breidifjördr. Dybde aftaget. Advarsel.*  
 1933  
 45/2593 *Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Brædrabreki Grund fundet.*

### XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1933  
 2/101 }  
 19/1206 } *Britiske Øer og Nordsøen. Almindelig Oplysning angaaende Miner.*  
 9/598 } *Britiske Øer. Oplysninger om Stormvarselstationer.*  
 1934  
 1/55 *Danmark. Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse.*  
 1/56 *Danmark. Forholdsregler og Signaler, som er foreskrevet i Forbindelse med Isbrydnings-tjenestens Udførelse i danske Farvande.*  
 1/57 *Danmark. Meteorologiske Observationer, Stormvarsler, Ismeldinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse CQ.*  
 1/58 *Danmark. Stormvarsler, Vejmeldinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri i de danske Farvande udsendt pr. Radiotelefon.*  
 1/59 *Danmark. Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra danske Skibe.*  
 1/60 *Danmark. Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.*  
 1/61 *Danmark. Stednavne rettes i de danske Søkort.*  
 1/62 *Danmark. Dampskibsruiter for „Det Forenede Dampskibs-Selskab“s Passagerskibe over N.-lige Atlanterhav.*  
 1/63 *Island. Islandske Fyr. Advarsel.*

Bekendtgørelse om Radiofyr.

Fra den 1. Januar 1934 eller snarest derefter vil de *danske* Radiofyr blive ændrede, saaledes at de bliver bragt i Overensstemmelse med de paa internationale Konferencer i *Paris* og *København* 1933 vedtagne Regler for Radiofyr i *Nordeuropa*.

Under Ændringerne af Radiofyrene vil der sandsynligvis opstaa en Del Usikkerhed i Udsendelserne, indtil Ordningen er fuldt iværksat.

Nedenstaaende Oversigt indeholder en fuldstændig Fortegnelse over og Oplysninger om de Radiofyr-Grupper, der er oprettet i Forbindelse med de *danske* Radiofyr, samt detaljerede Oplysninger om de anførte *danske* Radiofyr og deres Virkemaade, naar Nyordningen er traadt i Kraft.

Oversigt over Radiofyrgrupper.

Gruppens Stationer: F = Fyr Fs = Fyrskib	Række- vidde (Sømil)	Udsendel- sestid	Bølge- frekvens ke/s	Tone- frekvens c/s	Klartvejr- udsendelse
<i>Vyl</i> Fs.....	20	1	297,5	1005	Nej
<i>Horns Rev</i> Fs.....	100	2	(1008 m)		Ja
<i>Graadby</i> Fs.....	20	3			Ja
<i>Hanstholm</i> F.....	100	1	318,5	950	Ja
<i>Lister</i> F.....	100	2	(942 m)	—	—
<i>Oksøy</i> F.....	100	3		—	—
<i>Vinga</i> Fs.....	50	1	303,5	—	—
<i>Måseskär</i> F.....	70	2	(988 m)	—	—
<i>Skagens Rev</i> Fs.....	50	3		670	Ja
<i>Hals Barre</i> F.....	50	1	312,5	475	Ja
<i>Hørsholm</i> F.....	50	2	(960 m)	950	Nej
<i>Nidingen</i> F.....	50	3		—	—
<i>Anholt Knob</i> Fs.....	50	1	294,5	1269	Ja
<i>Læsø Trindel</i> Fs.....	50	2	(1019 m)		Ja
<i>Østre-Flak</i> Fs.....	50	3			Nej
<i>Sletterhage</i> F.....	50	1	306,5	376	Ja
<i>Kullen</i> F.....	50	2	(979 m)	—	—
<i>Nakkehoved</i> F.....	50	3		376	Ja
<i>Middelgrundts Fort</i> F.....	50	1	315,5	1005	Ja
<i>Drogden</i> Fs.....	20	2	(951 m)	335	Ja
<i>Stevens</i> F.....	50	3		1005	Ja
<i>Warnemünde</i> F.....	20	1	309,5	—	—
<i>Gedser Rev</i> Fs.....	50	2	(969 m)	475	Ja
<i>Fehmarnbelt</i> Fs.....	50	3		—	—
<i>Nolsø</i> F.....	100	—	318,5	1005	Se under de respektive Fyr
<i>Myggenæs</i> F.....	100	—	(942 m) 309,5 (969 m)	1005	

## Almindelige Regler:

Usigtbart Vejr: Vejrlig med Sigtbarhed 4 Sømil og derunder.

Klart Vejr: Sigtbarhed over 4 Sømil.

Alle anførte Klokkeslet henviser til Greenwich Middeltid.

Numrene i Parentes efter Stationens Navn henviser til Nummer i Fyrfortegnelsen.

*N o r d s ø e n.*Radiofyrggruppen *Vyl* Fyrskib — *Horns Rev* Fyrskib — *Graadyb* Fyrskib.

Radiofrekvens 297,5 kc/s (1008 m).

1) *Vyl* (37): Rækkevidde 20 Sm., Tonefrekvens 1005 c/s. Signalet er:

a) Bogstaverne VYL.....	9,25 s.
b) Pause.....	1,25 s.
c) 14 Streger, hver af 2,5 <sup>s</sup> . Varighed, adskilt ved mellemliggende korte Pauser	41,50 s.
d) Pause.....	8,00 s.
	<hr/> 1 m.
Gentagelse af ovenstaaende Signal.....	1 m.
Hele Udsendelsens Varighed.....	2 m.
Pause.....	4 m.
Periode.....	<hr/> 6 m.

## Udsendelsestider:

Usigtbart Vejr: Hver 6<sup>m</sup>, begyndende ved det 0<sup>m</sup>, 6<sup>m</sup>, 12<sup>m</sup>. o. s. v. af hver Time.

Klart Vejr: Ingen Udsendelse.

2) *Horns Rev* (36): Rækkevidde 100 Sm., Tonefrekvens 1005 c/s. Signalet er:

a) Bogstaverne HRHR.....	9,75 s.
b) Pause.....	1,05 s.
c) 15 Streger, hver af 1 <sup>s</sup> . Varighed, adskilt ved mellemliggende korte Pauser paa 0,3 <sup>s</sup> .....	19,20 s.
d) Pause.....	1,00 s.
e) En lang Streg.....	13,50 s.
f) Pause.....	1,25 s.
g) Bogstaverne HR.....	4,25 s.
h) Pause.....	10,00 s.
	<hr/> 1 m.
Gentagelse af ovenstaaende Signal.....	1 m.
Hele Udsendelsens Varighed.....	2 m.
Pause.....	4 m.
Periode.....	<hr/> 6 m.

## Udsendelsestider:

Usigtbart Vejr: Hver 6<sup>m</sup>, begyndende ved det 2<sup>m</sup>, 8<sup>m</sup>, 14<sup>m</sup>. o. s. v. af hver Time.Radiofyret er kombineret med et Undervandssignal, der gives fortløbende hver 1<sup>m</sup>, ogsaa i Pausen mellem 2 Radiosignaler. — Et Undervandssignal sætter ind samtidig med den sidste Prik i Bogstavudsendelsen a) d. v. s. ca. 9,5<sup>s</sup>, 1<sup>m</sup>. 9,5<sup>s</sup>. o. s. v. efter Radiosignalet Paabegyndelse.

Under Reservefyrskebets Udlægning er Undervandssignalet midlertidig ude af Virksomhed.

Klart Vejr: 2 Gange hver 1½ Time, nemlig begyndende:

Kl. 0026 og Kl. 0032,

Kl. 0156 og Kl. 0202,

Kl. 0326 og Kl. 0332,

Kl. 0456 og Kl. 0502, o. s. v.

Afgives uden Forbindelse med Undervandssignal.

3) *Graadyb* (1): Rækkevidde 50 Sm., Tonefrekvens 1005 c/s. Signalet er:

a) Bogstaverne GDGD.....	10,75 s.
b) Pause.....	1,05 s.
c) 15 Streger, hver af 1 <sup>s</sup> . Varighed, adskilt ved mellemliggende korte Pauser paa 0,3 <sup>s</sup> .....	19,20 s.
d) Pause.....	1,00 s.
e) En lang Streg.....	12,00 s.
f) Pause.....	1,25 s.
g) Bogstaverne GD.....	4,75 s.
h) Pause.....	10,00 s.
	<hr/>
Gentagelse af ovenstaaende Signal.....	1 m.
Hele Udsendelsens Varighed.....	2 m.
Pause.....	4 m.
Periode.....	<hr/> 6 m.

## Udsendelsestider:

Usigtbart Vejr: Hver 6<sup>m</sup>, begyndende ved det 4<sup>m</sup>, 10<sup>m</sup>, 16<sup>m</sup> o. s. v. af hver Time.  
Radiofyret er kombineret med et Undervandssignal, der gives fortløbende hvert 1/2<sup>m</sup>, ogsaa i Pausen mellem 2 Udsendelser. — Et Undervandssignal sætter ind samtidig med den sidste Prik i Bogstavudsendelsen a) d. v. s. ca. 10,5<sup>s</sup>, 1<sup>m</sup> 10,5<sup>s</sup> o. s. v. efter Radiosignalets Paabegyndelse.

Klart Vejr: 2 Gange hver 1 1/2 Time, begyndende:  
Kl. 0028 og Kl. 0034,  
Kl. 0158 og Kl. 0204,  
Kl. 0328 og Kl. 0334,  
Kl. 0458 og Kl. 0504, o. s. v.  
Afgives uden Forbindelse med Undervandssignal.

Radiofyrgruppen *Hanstholm Fyr — Lister Fyr — Oksø Fyr*.

Radiofrekvens 318,5 kc/s (942 m).

1) *Hanstholm* (69): Rækkevidde 100 Sm. Tonefrekvens 950 c/s. Signalet er:

a) Bogstaverne HMHM.....	9,75 s.
b) Pause.....	1,25 s.
c) En Streg.....	4,25 s.
d) Pause.....	0,25 s.
e) 7 Streger, hver af 4,9 <sup>s</sup> . Varighed, adskilt ved mellemliggende korte Pauser.....	36,10 s.
f) Pause.....	8,40 s.
	<hr/>
Gentagelse af ovenstaaende Signal.....	1 m.
Hele Udsendelsens Varighed.....	2 m.
Pause.....	4 m.
Periode.....	<hr/> 6 m.

## Udsendelsestider:

Usigtbart Vejr: Hver 6<sup>m</sup>, begyndende ved det 0<sup>m</sup>, 6<sup>m</sup>, 12<sup>m</sup> o. s. v. af hver Time.

Klart Vejr: 2 Gange hver 1 1/2 Time, begyndende:  
Kl. 0036 og Kl. 0042,  
Kl. 0206 og Kl. 0212,  
Kl. 0336 og Kl. 0342,  
Kl. 0506 og Kl. 0512, o. s. v.

*Kattegat.*Radiofyrgruppen *Vinga* Fyrskib — *Måseskär* Fyr — *Skagens Rev* Fyrskib.

Radiofrekvens 303,5 kc/s (988 m).

3) *Skagens Rev* (89): Rækkevidde 50 Sm, Tonefrekvens 670 c/s. Signalet er:

a) Bogstaverne SKRSKR.....	14,75 s.
b) Pause.....	1,05 s.
c) 14 Streger, hver af 1 <sup>s</sup> . Varighed, adskilt ved mellemliggende korte Pauser paa 0,3 <sup>s</sup> .....	17,90 s.
d) Pause.....	0,80 s.
e) En lang Streg.....	7,50 s.
f) Pause.....	1,25 s.
g) Bogstaverne SKR.....	6,75 s.
h) Pause.....	10,00 s.
	<hr/>
	1 m.
Gentagelse af ovenstaaende Signal.....	1 m.
Hele Udsendelsens Varighed.....	2 m.
Pause.....	4 m.
Periode.....	<hr/>
	6 m.

Udsendelsestider:

Usigtbart Vejr: Hver 6<sup>m</sup>, begyndende ved det 4<sup>m</sup>, 10<sup>m</sup>, 16<sup>m</sup>, o. s. v. af hver Time.Radiofyret er kombineret med et Undervandssignal, der gives fortløbende hvert 1<sup>m</sup>, ogsaa i Pausen mellem 2 Udsendelser. — Et Undervandssignal sætter ind samtidig med den sidste Prik i Bogstavgruppen a) d. v. s. ca. 14,5<sup>s</sup>, 1<sup>m</sup> 14,5<sup>s</sup> o. s. v. efter Radio-signalets Paabegyndelse.Klart Vejr: 2 Gange hver Time, begyndende ved det 16<sup>m</sup>, og 22<sup>m</sup>.

Afgives uden Forbindelse med Undervandssignal.

Radiofyrgruppen *Hals Barre* Fyr — *Hirsholm* Fyr — *Nidingen* Fyr.

Radiofrekvens: 312,5 kc/s (960 m).

1) *Hals Barre* (127): Rækkevidde 50 Sm, Tonefrekvens 475 c/s. Signalet er:

a) Bogstaverne HBHB.....	10,75 s.
b) Pause.....	1,25 s.
c) 7 Streger, hver af 5 <sup>m</sup> . Varighed, adskilt ved mellemliggende korte Pauser.....	38,00 s.
d) Pause.....	10,00 s.
	<hr/>
	1 m.
Gentagelse af ovenstaaende Signal.....	1 m.
Hele Udsendelsens Varighed.....	2 m.
Pause.....	4 m.
Periode.....	<hr/>
	6 m.

Udsendelsestider:

Usigtbart Vejr: Hver 6<sup>m</sup>, begyndende ved det 0<sup>m</sup>, 6<sup>m</sup>, 12<sup>m</sup>. o. s. v. af hver Time.Klart Vejr: 2 Gange hver Time, begyndende ved det 24<sup>m</sup> og 30<sup>m</sup>.2) *Hirsholm* (95): Rækkevidde 50 Sm, Tonefrekvens 950 c/s. Signalet er:

a) Bogstaverne HOHO.....	11,75 s.
b) Pause.....	1,00 s.
c) 7 Streger, hver af 4,75 <sup>s</sup> . Varighed, adskilt ved mellemliggende korte Pauser, hvori gives 1 Prik af 0,25 <sup>s</sup> . Varighed.....	37,75 s.

d) Pause.....	9,50 <sup>s</sup> .
	1 <sup>m</sup> .
Gentagelse af ovenstaaende Signal.....	1 <sup>m</sup> .
Hele Udsendelsens Varighed.....	2 <sup>m</sup> .
Pause.....	4 <sup>m</sup> .
Periode.....	6 <sup>m</sup> .

Udsendelsestider:

Usigtbart Vejr: Hver 6<sup>m</sup>, begyndende ved det 2<sup>m</sup>, 8<sup>m</sup>, 14<sup>m</sup>. o. s. v. af hver Time.  
Klart Vejr: Ingen Udsendelse.

Radiofyrgruppen *Anholt Knob* Fyrskib — *Læsø Trindel* Fyrskib — *Østre-Flak* Fyrskib.  
Radiofrekvens 294,5 kc/s (1019 m).

1) *Anholt Knob* (106): Rækkevidde 50 Sm, Tonefrekvens 1269 c/s. Signalet er:

a) Bogstaverne AKAK.....	9,75 <sup>s</sup> .
b) Pause.....	1,25 <sup>s</sup> .
c) 13 Streger, hver af 2,5 <sup>s</sup> . Varighed, adskilt ved mellemliggende korte Pauser	38,50 <sup>s</sup> .
d) Pause.....	10,50 <sup>s</sup> .
	1 <sup>m</sup> .
Gentagelse af ovenstaaende Signal.....	1 <sup>m</sup> .
Hele Udsendelsens Varighed.....	2 <sup>m</sup> .
Pause.....	4 <sup>m</sup> .
Periode.....	6 <sup>m</sup> .

Udsendelsestider:

Usigtbart Vejr: Hver 6<sup>m</sup>, begyndende ved det 0<sup>m</sup>, 6<sup>m</sup>, 12<sup>m</sup>. o. s. v. af hver Time.  
Klart Vejr: 2 Gange hver Time, begyndende ved det 0<sup>m</sup> og 6<sup>m</sup>.  
Midlertidig ude af Virksomhed saalænge Reservefyrskipet er udlagt.

2) *Læsø Trindel* (99): Rækkevidde 50 Sm, Tonefrekvens 1269 c/s. Signalet er:

a) Bogstaverne LTRLTR.....	13,75 <sup>s</sup> .
b) Pause.....	1,05 <sup>s</sup> .
c) 14 Streger, hver af 1 <sup>s</sup> . Varighed, adskilt ved mellemliggende korte Pauser paa 0,3 <sup>s</sup> .....	17,90 <sup>s</sup> .
d) Pause.....	0,80 <sup>s</sup> .
e) En lang Streg.....	9,00 <sup>s</sup> .
f) Pause.....	1,25 <sup>s</sup> .
g) Bogstaverne LTR.....	6,25 <sup>s</sup> .
h) Pause.....	10,00 <sup>s</sup> .
	1 <sup>m</sup> .
Gentagelse af ovenstaaende Signal.....	1 <sup>m</sup> .
Hele Udsendelsens Varighed.....	2 <sup>m</sup> .
Pause.....	4 <sup>m</sup> .
Periode.....	6 <sup>m</sup> .

Udsendelsestider:

Usigtbart Vejr: Hver 6<sup>m</sup>, begyndende ved det 2<sup>m</sup>, 8<sup>m</sup>, 14<sup>m</sup>, o. s. v. af hver Time.  
Radiofyret er kombineret med et Undervandssignal, der gives fortløbende hvert 1<sup>m</sup>, ogsaa i Pausen mellem 2 Udsendelser. —  
Et Undervandssignal sætter ind samtidig med den sidste Prik i Bogstavgruppen a) d. v. s. ca. 13,5<sup>s</sup>, 1 m 13,5<sup>s</sup>. o. s. v. efter Radio-signalets Paabegyndelse.  
Klart Vejr: 2 Gange hver Time, begyndende ved det 2<sup>m</sup> og 8<sup>m</sup>.  
Afgives uden Forbindelse med Undervandssignal.

3) *Østre-Flak* (126): Rækkevidde 50 Sm, Tonefrekvens 1269 c/s. Signalet er:

a) Bogstaverne ØFØF	13,75 s.
b) Pause	1,23 s.
c) 12 Streger, hver af 1,2 <sup>s</sup> . Varighed, adskilt ved mellemliggende korte Pauser paa 0,28 <sup>s</sup> .	17,48 s.
d) Pause	1,24 s.
e) En lang Streg	9,00 s.
f) Pause	1,25 s.
g) Bogstaverne ØF	6,25 s.
h) Pause	9,80 s.
	<hr/>
	1 m.
Gentagelse af ovenstaaende Signal	1 m.
Hele Udsendelsens Varighed	2 m.
Pause	4 m.
Periode	<hr/>
	6 m.

## Udsendelsestider:

Usigtbart Vejr: Hver 6<sup>m</sup>, begyndende ved det 4<sup>m</sup>, 10<sup>m</sup>, 16<sup>m</sup> o. s. v. af hver Time.  
 Radiofyret er kombineret med et Lufttaagesignal, der gives fortløbende hvert 1<sup>m</sup>, ogsaa i Pausen mellem 2 Udsendelser. —  
 Et Lufttaagesignal sætter ind samtidig med den sidste Prik i Bogstavgruppen a) d. v. s. ca. 13,5<sup>s</sup>, 1<sup>m</sup> 13,5<sup>s</sup> o. s. v. efter Radio-sig-nalets Paabegyndelse.  
 Hver Afstandsstreg svarer til ca. 500 m.  
 Klart Vejr: Ingen Udsendelse.

Radiofyrgruppen *Sletterhage Fyr — Kullen Fyr — Nakkehoved Fyr.*

Radiofrekvens 306,3 kc/s (979 m).

1) *Sletterhage* (160): Rækkevidde 50 Sm, Tonefrekvens 376 c/s. Signalet er:

a) Bogstaverne SLSL	9,75 s.
b) Pause	1,25 s.
c) 8 Streger, hver af 4,5 <sup>s</sup> . Varighed, adskilt ved mellemliggende korte Pauser	39,50 s.
d) Pause	9,50 s.
	<hr/>
	1 m.
Gentagelse af ovenstaaende Signal	1 m.
Hele Udsendelsens Varighed	2 m.
Pause	4 m.
Periode	<hr/>
	6 m.

## Udsendelsestider:

Usigtbart Vejr: Hver 6<sup>m</sup>, begyndende ved det 0<sup>m</sup>, 6<sup>m</sup>, 12<sup>m</sup>, o. s. v. af hver Time.  
 Klart Vejr: 2 Gange hver Time, begyndende ved det 6<sup>m</sup> og 12<sup>m</sup>.

3) *Nakkehoved* (222): Rækkevidde 50 Sm. Tonefrekvens 376 c/s. Signalet er:

a) Bogstaverne NANA	7,75 s.
b) Pause	1,25 s.
c) 7 Streger, hver af 4,5 <sup>s</sup> . Varighed, adskilt ved mellemliggende korte Pauser, hvori gives 2 Prikker, hver af 0,25 <sup>s</sup> . Varighed	42,00 s.
d) Pause	9,00 s.
	<hr/>
	1 m.
Gentagelse af ovenstaaende Signal	1 m.
Hele Udsendelsens Varighed	2 m.
Pause	4 m.
Periode	<hr/>
	6 m.

## Udsendelsestider:

Usigtbart Vejr: Hver 6<sup>m</sup>, begyndende ved det 4<sup>m</sup>, 10<sup>m</sup>, 16<sup>m</sup>, o. s. v. af hver Time.  
 Klart Vejr: 2 Gange hver Time, begyndende ved det 10<sup>m</sup> og 16<sup>m</sup>.

Radiofyrggruppen *Middelgrunds Fort Fyr — Drogden Fyrskib — Stevns Fyr.*

Radiofrekvens 315,5 kc/s (951 m).

1) *Middelgrunds Fort* (282): Rækkevidde 50 Sm, Tonefrekvens 1005 c/s. Signalet er:

a) Bogstaverne MGMG.....	10,75 s.
b) Pause.....	1,25 s.
c) 8 Streger, hver af 4,5 <sup>s</sup> . Varighed, adskilt ved mellemliggende korte Pauser	39,50 s.
d) Pause.....	8,50 s.
	<hr/>
Gentagelse af ovenstaaende Signal.....	1 m.
Hele Udsendelsens Varighed.....	2 m.
Pause.....	4 m.
Periode.....	6 m.

## Udsendelsestider:

Usigtbart Vejr: Hver 6<sup>m</sup>, begyndende ved det 0<sup>m</sup>, 6<sup>m</sup>, 12<sup>m</sup> o. s. v. af hver Time.  
 Klart Vejr: 2 Gange hver Time, begyndende ved det 18<sup>m</sup> og 24<sup>m</sup>.

2) *Drogden* (310): Rækkevidde 20 Sm, Tonefrekvens 335 c/s. Signalet er:

a) Bogstaverne DGDG.....	10,75 s.
b) Pause.....	1,25 s.
c) 7 Streger, hver af 4,5 <sup>s</sup> . Varighed, adskilt ved mellemliggende korte Pauser, hvori gives 1 Prik af 0,25 <sup>s</sup> . Varighed.....	39,00 s.
d) Pause.....	9,00 s.
	<hr/>
Gentagelse af ovenstaaende Signal.....	1 m.
Hele Udsendelsens Varighed.....	2 m.
Pause.....	4 m.
Periode.....	6 m.

## Udsendelsestider:

Usigtbart Vejr: Hver 6<sup>m</sup>, begyndende ved det 2<sup>m</sup>, 8<sup>m</sup>, 14<sup>m</sup>, o. s. v. af hver Time.  
 Klart Vejr: 2 Gange hver Time, begyndende ved det 20<sup>m</sup> og 26<sup>m</sup>.

3) *Stevns* (317): Rækkevidde 50 Sm, Tonefrekvens 1005 c/s. Signalet er:

a) Bogstaverne STST.....	6,75 s.
b) Pause.....	1,25 s.
c) 7 Streger, hver af 4,5 <sup>s</sup> . Varighed, adskilt ved mellemliggende korte Pauser, hvori gives 2 Prikker, hver af 0,25 <sup>s</sup> . Varighed.....	42,00 s.
d) Pause.....	10,00 s.
	<hr/>
Gentagelse af ovenstaaende Signal.....	1 m.
Hele Udsendelsens Varighed.....	2 m.
Pause.....	4 m.
Periode.....	6 m.

## Udsendelsestider:

Usigtbart Vejr: Hver 6<sup>m</sup>, begyndende ved det 4<sup>m</sup>, 10<sup>m</sup>, 16<sup>m</sup> o. s. v. af hver Time.  
 Klart Vejr: 2 Gange hver Time, begyndende ved det 22<sup>m</sup> og 28<sup>m</sup>.



Radiofyrgruppen *Warnemünde Fyr* — *Gedser Rev Fyrskib* — *Fehmarnbelt Fyrskib*.

Radiofrekvens 309,5 kc/s (969 m).

2) *Gedser Rev* (456): Rækkevidde 50 Sm, Tonefrekvens 475 c/s. Signalet er:

a) Bogstaverne GRGR.....	10,75 s.
b) Pause.....	1,05 s.
c) 14 Streger, hver af 1 <sup>s</sup> . Varighed, adskilt ved mellemliggende korte Pauser paa 0,3 <sup>s</sup> .....	17,90 s.
d) Pause.....	1,80 s.
e) En lang Streg.....	12,50 s.
f) Pause.....	1,25 s.
g) Bogstaverne GR.....	4,75 s.
h) Pause.....	10,00 s.
	1 <sup>m</sup> .
Gentagelse af ovenstaaende Signal.....	1 <sup>m</sup> .
Hele Udsendelsens Varighed.....	2 <sup>m</sup> .
Pause.....	4 <sup>m</sup> .
Periode.....	6 <sup>m</sup> .

## Udsendelsestider

Usigtbart Vejr: Hver 6<sup>m</sup>, begyndende ved det 2<sup>m</sup>, 8<sup>m</sup>, 14<sup>m</sup> o. s. v. af hver Time.Radiofyret er kombineret med et Undervandssignal, der gives fortløbende hvert 1/2<sup>m</sup>, ogsaa i Pausen mellem 2 Udsendelser.— Et Undervandssignal sætter ind samtidig med den sidste Prik i Bogstavgruppen a) d. v. s. ca. 10,5<sup>s</sup>, 1<sup>m</sup> 10,5<sup>s</sup> o. s. v. efter Radiosignalets Paabegyndelse.Klart Vejr: 2 Gange hver Time, begyndende ved det 14<sup>m</sup> og 20<sup>m</sup>. — Afgives uden Forbindelse med Undervandssignal.*Færøerne.*Radiofyrene paa *Nolsø Fyr* og *Myggenæs Fyr*.

1) *Nolsø* (730): Radiofrekvens: 318,5 kc/s (942 m), Rækkevidde 100 Sm, Tonefrekvens 1005 c/s. — Signalet er:

a) Bogstaverne NONONO.....	33,50 s.
b) Pause.....	4,00 s.
[c) 28 Streger, hver af 1,5 <sup>s</sup> . Varighed, adskilt ved mellemliggende Pauser paa 1,5 <sup>s</sup> .....	82,50 s.
Hele Signalets Varighed.....	2 <sup>m</sup> .
Pause.....	2 <sup>m</sup> .
Periode.....	4 <sup>m</sup> .

Udsendelsestider: som hidtil.

2) *Myggenæs* (756): Radiofrekvens 309,5 kc/s (969 m), Rækkevidde 100 Sm, Tonefrekvens 1005 c/s. — Signalet er:

a) Bogstaverne MYMYMY.....	39,50 s.
b) Pause.....	4,00 s.
c) Bogstavet A givet 19 Gange med mellemliggende Pauser paa 1,5 <sup>s</sup> .....	74,50 s.
d) Pause.....	2,00 s.
Hele Signalets Varighed.....	2 <sup>m</sup> .
Pause.....	3 <sup>m</sup> .
Periode.....	5 <sup>m</sup> .

Udsendelsestider: som hidtil.

Til Vejledning og Advarsel for Søfarende vil der, naar Skydning finder Sted, være hejst 3 Balloner i Afspærringsomraadet: a) een Ballon paa  $56^{\circ} 56' (27'') N. 10^{\circ} 16' (06'') E.$ , b) een Ballon c. 600 m  $84^{\circ}$  fra (a), c) een Ballon c. 500 m  $113^{\circ}$  fra (a). Linierne a—b og a—c angiver Grænserne for henholdsvis den N.-lige og den S.-lige Begrænsning af Afspærringsomraadet. Skydefeltet er desuden afmærket med 5 sorte Stager uden Topbetegnelse.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/15 1933.

(Danske Lods, Side 145.)

**44. Danmark. Limfjorden. Livø Bredning. Fur Fyr NNW. Vrag.**

Vraget af Motorbaaden *Oda*, hvorfra Mastetoppen rager op i Vandskorpen, ligger sunket paa c.  $56^{\circ} 52',_3 N. 8^{\circ} 57',_4 E.$  Bjergningen af Baaden er paabegyndt.

**45. Danmark. Limfjorden. Havrevlen. Puller. Nyt Sømærke udlagt.**

1. Ved den sidste Opmaaling af *Havrevlen* fandtes følgende nye Puller:

a. En Pulle med 3,7 m Vand paa  $56^{\circ} 43' (07'') N. 8^{\circ} 13' (08'') E.$

b. En Pulle med 4,0 m Vand paa  $56^{\circ} 42' (58'') N. 8^{\circ} 13' (23'') E.$

2. En hvid Stage med 1 Halmvisk, *Havrevlen*, er udlagt paa  $56^{\circ} 43' (09'') N. 8^{\circ} 13' (32'') E.$ , som Afmærkning for Landgrunden mellem *Havmolen* og *Tyborøn Kanal* Ledefyrlinie.

(Kort Nr. 259. Danske Lods, Side 448. Søm.-For. Side 60, Nr. 4 b.)

**46. Danmark. Limfjorden. Søndre-Dyb. Sømærke inddraget.**

Den hvide Stage med 1 Halmvisk, *Søndre-Dyb*, paa  $56^{\circ} 41' (09'') N. 8^{\circ} 14' (41'') E.$  er permanent inddraget.

(Kort Nr. 259. Søm.-Fort. Side 60, Nr. 10.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

**47. Rusland. Nordlige Ishav. Vinterafmærkning.**

(N. f. S. Nr. 52/4891. Berlin 1933.)

Slukningen af Fyr og Inddragning af Lystønder for Vinterperioden er paabegyndt.

**48. Danmark. Horns Rev. Ulven SW. Sømærke genudlagt.**

Den hvide Stumptønde med 3 nedadvendte Koste, *Ulven SW.*, paa  $55^{\circ} 30' (23'') N. 7^{\circ} 59' (46'') E.$  er atter udlagt paa Plads.

(E. f. S. Nr. 52/2998 1933.)

**49. Nordsøen. Brown Ridge. Vrag.**

(N. t. M. Nr. 2031. London 1933.)

Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c.  $52^{\circ} 20' N. 3^{\circ} 20' E.$

#### VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

**50. (T.) Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Mississippi Floden Indløb. South Pass. Oplysning om Dybde.**

(N. t. M. Nr. 49/2982. Washington 1933.)

Ved en Opmaaling den 14. November 1933 fandtes Dybden ved Middel-Lavvande i Ledelinien ved Indløbet til *South Pass* at være  $9,45$  m (31 ft).

c.  $29^{\circ} 00' N. 89^{\circ} 10' W.$

(E. f. S. Nr. 44/2530 1933.)

**51. Honduras N.-Kyst. Port Cortez. Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 2037. London 1933.)

Det hvide, faste Fyr paa Radiomasten paa *Caballos Point* paa c.  $15^{\circ} 52' N. 87^{\circ} 57' W.$  er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 9<sup>s</sup>. Synsvidden er forøget fra 19 til 23 Sm.

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

## 52. Rusland. Sorte Hav. Odessa Anduvning. Vrag afmærket.

(N. t. M. Nr. 2034. London 1933.)

Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa  $46^{\circ} 21' 36''$  N.  $30^{\circ} 55' 54''$  E.  
En sort Tønde er udlagt tæt N. for Vraget.

## IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

## 53. Afrika E.-Kyst. Lourenço Marques. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 2020. London 1933.)

Et Fyr, der viser grønt, fast Lys, er tændt paa c.  $25^{\circ} 58' S.$   $32^{\circ} 36' E.$ , 0,31 Sm  
 $32^{\circ}$  fra det gamle Fyrtaarn paa *Ponta Vermelha*. Flammens Højde: 9 m. Synsvidde:  
10 Sm. Et gult Taarn. Fyret, der er ubevogtet, er synligt i Pejlinger fra  $340^{\circ}$  til  $160^{\circ}$ .

## X. Asiens E.-Kyst med Japan.

## 54. Japan. Naikai. Imabari Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 2030. London 1933.)

*Imabari* Fyr paa c.  $34^{\circ} 04' N.$   $133^{\circ} 00' E.$ , paa Bølgebryderen, er forandret og viser  
nu hvidt Lys med En-Formørkelser hver  $6^s$ . Synsvidde: 10 Sm.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

## 55. Danmark. Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse.

Meddelelser angaaende Is, Vrag og andre Hindringer for Skibsfarten, som fra  
Skib i Søen — uanset Nationaliteten — afgives til *dansk* Signal- eller Kystradiostation  
og ved Land til *dansk* Statstelegrafstation, vil som hidtil uden Omkostning for Afsen-  
deren blive befordret til Ministeriet for Søfart og Fiskeri (Søfartsministeriet), naar Med-  
delelserne sendes under Adressen „Søfart, København“.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/45 1933.

56. Danmark. Forholdsregler og Signaler, som er foreskrevet i Forbindelse med  
Isbrydningstjenestes Udførelse i danske Farvande.

(Meddelt fra Ministeriet for Søfart og Fiskeri.)

Uddrag af Bekendtgørelse af 28. Februar 1931 vedrørende Isbrydningstjenesten:

## § 3.

Ethvert Skib, der modtager Isbryderhjælp fra en Stats-Isbryder, er undergivet  
dennes Myndighed, saalænge Hjælpen ydes. Som Følge heraf skal Føreren af ethvert  
Skib, der modtager saadan Hjælp — hvadenten Hjælpen er begæret eller ej — rette sig  
efter de Anvisninger, der gives fra Isbryderen. Sker dette ikke, er Isbryderen berettiget  
til at ophøre med at yde Hjælp til det paagældende Skib.

## § 4.

I ethvert Skib, der assisteres af en Stats-Isbryder, skal følgende Regler iagttages:

- a) Maskinen skal være klar til at bakke med fuld Kraft;
- b) naar flere Skibe følger efter Isbryderen, maa intet Skib gaa forbi et andet  
undtagen efter udtrykkelig Ordre fra Isbryderen;
- c) Skibe, der bugseres, maa ikke benytte Skruen, undtagen efter Ordre fra Isbry-  
deren. Slæbetrossen skal være saaledes fastgjort, at den hurtig kan kastes los, og der  
skal stadig være en Mand rede til at lade den gaa;
- d) Havarier, der er af Betydning med Hensyn til Skibets fortsatte Sejlads, med-  
deles straks Isbryderen.

## § 5.

Naar Skibe under Isforhold assisteres af Isbrydere, vil under Sejlads og Manøvrer i Isen de nedenfor anførte særlige Signaler være at anvende. Lydsignalerne, der afgives med Dampfløjten eller Sirenen (for Sejlskibes Vedkommende med Taagehornet), skal — med Undtagelse af Signal Nr. 5 —, naar de afgives fra Isbryderen, gentages fra Skib til Skib saa vidt muligt i den Rækkefølge, Skibene følger efter Isbryderen.

— betyder en Tone af ca. 4 Sekunders Varighed.

• betyder en Tone af ca. 1 Sekunds Varighed.

(Opholdet mellem de enkelte Toner i et Signal skal være ca. 1 Sekund).

▲ betyder en Kegle med Spidsen opad..

▼ betyder en Kegle med Spidsen nedad.

● betyder en Kugle.

Nr.	Signal	Betydning af Signalet givet fra		Med Signal-figurer*)
		Isbryderen	assisteret Skib	
1.	—	Gaa fremad (Følg efter)	Jeg gaar fremad (Jeg følger efter)	▲
2.	— •	Mindsk Farten (Gaa langsomt frem)	Jeg mindsker Farten (Jeg gaar langsomt frem)	
3.	— —	Stop	Jeg stopper	
4.	• • •	Bak	Jeg bakker	
5.	— • —	Vær klar til at modtage (eller lade gaa) Slæberen	Jeg er klar til at modtage (eller lade gaa) Slæberen	●
6.	— — — — — (gentagne lange)	Arbejdet paabegyndes (eller afsluttes)	Jeg er klar	▼
7.	• • • • • (gentagne korte)	Opmærksomhedssignal	Jeg sidder fast i Isen (Jeg ønsker Hjælp)	● ●

\*) Disse Signaler maa med Undtagelse af Signal Nr. 7 kun hejses om Bord i Isbryderen. Signalerne beavres med Svarstanderen.

Et Fartøj, der ønsker Isbryderassistance, tilkendegiver dette om Natten ved at hejse 2 røde Signallanterner, den ene over den anden.

Alle andre Meddelelser signaleres efter Reglerne i den internationale Signalebog.

Iøvrigt gælder de i de internationale Søvejsregler givne Forskrifter med Hensyn til Lydsignaler under Taage, Lydsignaler for Skibe i Sigte af hinanden og Signaler for Skibe i Nød.

## § 6.

Naar der under Isforhold anvendes Luftfartøjer til Støtte for Isbrydningstjenesten, vil det for at opnaa den størst mulige Nyttedvirkning være af Betydning, at der i de paagældende Skibe iagttages følgende:

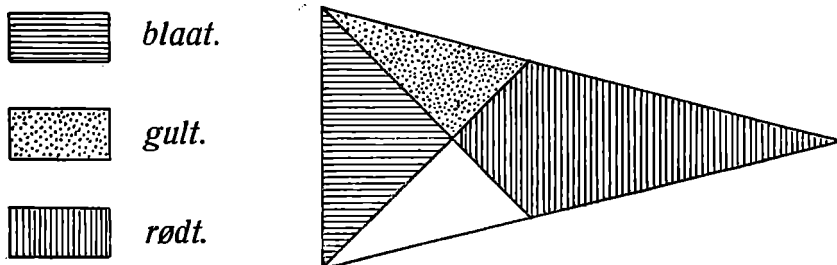
- 1) Nationalflaget (af største Dimensioner) bør være hejst om Dagen;
- 2) Skibets Navn og Hjemsted bør saavidt muligt være malet med mindst  $\frac{1}{2}$  m høje Bogstaver helst paa Skibssiden, men ellers paa Lugepresenning, Sejldug eller lignende, anbragt paa et fra Luften let synligt Sted;
- 3) naar Luftfartøj kommer i Sigte, hejses Signal, angivende Skibets Bestemmelsessted (jfr. endvidere Pkt. 5);
- 4) al Signalering bør være saa kortfattet som muligt;
- 5) Signaler bør ikke hejses paa Mastetop; hvis flere Hejs samtidig vises, bør de være godt adskilt;
- 6) Skib, som ligger fast i Is, kan ved Hjælp af Slagger, Aske eller lignende paa den hvide Isflade skrive sine Meddelelser med ca. 1 m høje Bogstaver;
- 7) naar Nødsignal vises, bør ogsaa angives, hvad Slags Nødstilstand det drejer sig om;
- 8) Svarsignal (Signalet forstaaet) afgives fra Luftfartøj ved et hvidt Signalpistolskud;
- 9) Skib, som er forsynet med Radioanlæg bør, naar Luftfartøj er i Sigte, holde Vagt ved Radiostationen og lytte paa Bølgelængde 600 m; det bør herved iagttages, at Luftfartøjets Bølgelængde saavel under Opkald som under Korrespondance kan variere meget betydeligt omkring 600 m; Luftfartøjer anvender *Tonesending*;
- 10) Meddelelse til Skibe vil efter Omstændighederne blive nedkastet fra Luftfartøjer paa eller tæt ved Skibet i Depechebeholdere af Gummi. Depechebeholderen skal, saafremt Lejlighed dertil gives, tilstilles dansk Lods-, Told eller Havnemyndighed for at videresendes til *Flyvevæsenet, Refshalevej, København*.

Danske Luftfartøjer tilhørende Søværnet er kendetegnet paa følgende Maade: En rød og hvid Kokarde paa Vingens Over- og Underside, et dansk Orlogsflag malet paa begge Sider af Sideroret, endvidere et Nummer paa Undersiden af begge de underste Bæreplaner samt paa begge Sider af Kroppen.

### § 12.

Naar den fælles dansk-svenske Isbrydningstjeneste er etableret, vil de Isbrydere, der er underlagt den fælles Isbryderledelse, være kendetegnet paa følgende Maade:

Om Dagen: Nedenanførte Stander hejst under Raanokken.



Om Natten: En violet Lanterne under Raanokken.

Svenske Luftfartøjer, der samarbejder med den fælles Isbryderledelse, er kendetegnet paa følgende Maade:

- a) *Kronemærke*, bestaaende af tre sorte Kroner paa lys Bund, malet dels paa Undersiden af de underste Vinger og paa Oversiden af de øverste Vinger (paa Monoplan paa begge Sider af Vingerne), dels paa Kroppens vertikale Sider;
- b) *blaa-gult* Mærke, bestaaende af to ligestore vertikale Felter, anbragt paa Sideroret, det forreste Felt gult og det agterste blaåt;
- c) *Nummer*, anbragt paa Kroppens vertikale Sider agtenfor Kronemærket.

### § 13.

Ved Afgivelse af Meddelelser til Skib vil svenske Luftfartøjer efter Omstændighederne benytte et Rapporthylster, bestaaende af et Gummihylster, 150 m Line og en Rulle. Naar Meddelelsen skal afgives, gaar Luftfartøjet lavt henover Skibets Stævn og slipper først Hylstret og derefter Rullen, saaledes at Linien lægger sig tværs over Skibet.

§ Hylstre med Tilbehør skal, saasnart Lejlighed dertil gives, tilstilles svensk Lods-, Told- eller Havnemyndighed for at videresendes til *Flygstyrelsen, Stockholm*.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/47 1933.

(Danske Lods, Side 79.)

**57. Danmark. Meteorologiske Observationer, Stormvarsler, Ismeldinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse: CQ.**

Fra *Skamlebak Radio* OXE, 5180 m. Meteorologiske Observationer dagligt Kl. 0730, 1330 og 1830 G. M. T. (Kl. 0830, 1430 og 1930 mellemeuropæisk Tid). Telegrammerne sendes i Kodeform; se desangaaende: „Admiralty List of wireless signals“.

Fra *København Radio* OXA Kl. 0400, 0800, 1200, 1600, 2000 og 2400 (mellemeuropæisk Tid) og fra *Blaavand Radio* OXB Kl. 0200, 0600, 1000, 1400, 1800 og 2200 (mellemeuropæisk Tid) (begge Stationer 600 m). Stormvarsler og Meldinger om urolige Vejrforhold udsendes første Gang umiddelbart efter Varslets Modtagelse fra Institutet og derefter paa de angivne Klokkeslet, indtil Varslet inddrages. Kode se nedenfor.

Fra OXA Kl. 1200 og 2400 (mellemeuropæisk Tid) og fra OXB Kl. 0200 og 1400 (mellemeuropæisk Tid) (begge Stationer 600 m). Ismeldinger og Navigationsefterretninger, begge paa engelsk Sprog. Ismeldinger indledes med „icereport“ og udsendes fra Søfartsministeriet, naar Forholdene kræver det. Navigationsefterretninger fra Søkort-Arkivet indledes med „navigational warning“ og udsendes, naar Forholdene kræver det. Hver Navigationsefterretning udsendes kun i tre Døgn og omfatter væsentligt forudsete Forandringer i Fyrbelysningen saavel paa Land som paa Søen, herunder Inddragning af Fyrskibe samt Lystønder i Hovedfarvandene og endvidere Tilstedeværelsen af Vrag, farlige for Sejladsen.

Fra *Blaavand Radio* OXB, 2440 m. Meteorologiske Observationer fra *Blaavandshuk* dagligt Kl. 0223 og 1105 (mellemeuropæisk Tid). Telegrammerne sendes i Kodeform; se desangaaende: „Admiralty List of wireless signals“.

**Kode til Deciffrering af Stormvarselstelegrammer og Meldinger om urolige Vejrforhold.**

Telegrammerne har altid følgende Form: „Danish galewarning XXXXXX“, hvor XXXXXX betyder en Talgruppe paa 6 Tal, hvoraf de første 5 i Rækkefølge gælder for hvert sit Omraade, nemlig:

1ste Tal for *Vestkysten (Vestjylland sydfor Limfjorden og tilgrænsende Del af Nordsoen)*.

2det Tal for *Skagerrak (Nordjylland, Skagerrak og tilgrænsende Del af Nordsoen)*.

3die Tal for *Kattegat (Kattegat med Øer og omliggende Landstrækninger)*.

4de Tal for *W.-lige Østersø (Østersøomraadet W. for Gedser)*.

5te Tal for *Gedser—Bornholm (Østersøomraadet mellem Gedser og Bornholm)*.

For hvert af disse Omraader betyder:

0	intet	Varsel	for	det	paagældende	Omraade,
1	Fare	for	stærke	Vinde	fra	NE.,
2	—	—	—	—	—	E.,
3	—	—	—	—	—	SE.,
4	—	—	—	—	—	S.,
5	—	—	—	—	—	SW.,
6	—	—	—	—	—	W.,
7	—	—	—	—	—	NW.,
8	—	—	—	—	—	N. og
9	—	—	—	—	—	, Retningen usikker.

Er der varslet for et eller flere af de 5 Omraader, vil Stormvarselstelegrammets 6te Tal indeholde nærmere Oplysninger efter følgende Kode:

0	stærke	Vinde	bliver	antagelig	kortvarige	} Vinden drejer til højre.
1	stærke	Vinde	bliver	antagelig	langvarige	
2	om	Varigheden	kan	Instit.	ikke	udtale sig
3	stærke	Vinde	bliver	antagelig	kortvarige	} Vinden drejer til venstre.
4	stærke	Vinde	bliver	antagelig	langvarige	
5	om	Varigheden	kan	Instit.	ikke	udtale sig
6	stærke	Vinde	bliver	antagelig	kortvarige	} Ingen væsentlig Drejning.
7	stærke	Vinde	bliver	antagelig	langvarige	
8	om	Varigheden	kan	Instit.	ikke	udtale sig
9	om	Varighed	og	Drejning	kan	Instit. endnu ikke udtale sig.

Stormvarselstelegrammer udsendes ikke blot, naar der er udpræget Fare for stærke Vinde her i Landet, men ogsaa, saafremt Situationen ikke, eller endnu ikke, giver tilstrækkelig Grund til Udsendelse af et egentligt Stormvarsel for noget af de fem Omraader, men dog er saa truende, at Institutet finder det rigtigst at gøre opmærksom paa, at Vejrforholdene er urolige. I saa Tilfælde gives altid Talgruppen 000009.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/48 1933.

**58. Danmark. Stormvarsler, Vejrmedlinger, Ismeldinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri i de danske Farvande udsendt pr. Radiotelefon.**

Meldinger om Vind og Vejr ved *København, Skagen, Hanstholm, Blaavand og Hammeren* udsendes dagligt Kl. 0840, Kl. 1440 og Kl. 1940 (mellemeuropæisk Tid).

Stormvarsler og Meldinger om uroligt Vejr udsendes, saafremt Vejrforholdene kræver det, Kl. 0840, Kl. 1040 samt Kl. 1440, 1640, 1940 og 2140 (mellemeuropæisk Tid).

Ismeldinger fra Søfartsministeriet udsendes under Isforhold dagligt Kl. 1020, Kl. 1620 og eventuelt 2120 (mellemeuropæisk Tid).

Navigationsefterretninger fra Søkort-Arkivet udsendes Kl. 1020, Kl. 1620 og 2120 (mellemeuropæisk Tid), saafremt Forholdene kræver det i samme Omfang som nævnt i E. f. S. Nr. 1/1934.

Meddelelserne udsendes i klart Sprog over *Skamlebæk Radio* paa Bølgelængde 840 m.

Meldinger om Vind og Vejr ved et Antal *danske* og udenlandske Stationer, samt almindelig Vejrberetning og Udsigt, udsendes daglig Kl. 1100 og Kl. 1845 (Søn- og Helligdage dog Kl. 1130 og Kl. 1850 mellemeuropæisk Tid) over *København Radio* (281 m) og *Kalundborg Radio* (1154 m).

(Danske Lods, Side 68.)

**59. Danmark. Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra danske Skibe.**

(Meddelelse fra Søfartsministeriet.)

I Henhold til Bestemmelserne i § 6 i Bekendtgørelse af 16. December 1932 om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse har Søfartsministeriet udpeget efternævnte Skibe til — naar de anvendes i de nedenfor anførte Ruter — at anstille meteorologiske Observationer paa de udfor Skibene anførte Tider og at udsende disse Observationer pr. Radio til Brug for andre Skibe og meteorologiske Institutioner:

*Skibe i Rutefart paa Grønland:*

M/S Disko	}	Kl. 006, 1200 og 1700 G. M. T.
S/S Gertrud Rask		
S/S Gustav Holm		
S/S Hans Egede		

*Skibe i Rutefart paa Nordamerika:*

S/S Frederik VIII	}	Kl. 0600, 1200 og 1700 G. M. T.
S/S United States		

*Skibe i Rutefart paa Island eller Færøerne:*

M/S Dronning Alexandrine	}	Kl. 0600 og 1700 G. M. T.
S/S Island		
S/S Sleipner		

*Skibe i Rutefart paa England:*

M/S England	}	Kl. 0600 og 1200 G. M. T.
M/S Esbjerg		
M/S Jylland		
M/S Parkeston		

Resultatet af Observationerne afsendes fra Skibene som Observationstelegrammer, der er affattet i Overensstemmelse med det internationale Kodesystem til Brug ved tele-

grafiske Meddelelser om meteorologiske Observationer; disse Observationstelegrammer sendes saavidt muligt direkte til *dansk* Kyststation, hvorfra de viderebefordres til Hovedtelegrafstationen i *København*, hvor alle indgaaede Observationstelegrammer samles. Herfra spredes de pr. Radio sammen med de øvrige danske, meteorologiske Observationer („*Météo Danois*“), der udsendes over *Skamlebæk* Radio Kl. 0730, 1330 og 1830 G. M. T. paa Bølgelængde 5190 m, og indgaar senere i den *europæiske* Vejrtjenestes internationale Vejrtelogrammer („*Messages collectifs*“), der udsendes paa de i de officielle Radiohaandbøger angivne Tider.

De saaledes rundkastede Observationstelegrammer fra Skibe i Søen dechiffreres ved Hjælp af „Internationalt Kodesystem til Brug ved telegrafiske Meddelelser om meteorologiske Observationer“, der forhandles fra det kgl. Søkort-Arkiv for en Pris af 1 Kr. pr. Eksemplar.

(Danske Lods, Side 66.)

#### 60. Danmark. Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.

Ved Øvelsessejlad med neddykkede Undervandsbaade fører Ledsageskibet den internationale Svarstander og det i „International Signalbog“ anførte Signal HP. Dette Signal tjener som Advarselssignal, og der bør fra de Skibe, hvorfra dette Signal observeres, holdes skarpt Udkig efter Undervandsbaade, af hvilke muligvis kun Periskoperne kan ses over Vandet, samt manøvreres med Forsigtighed.

Man kan ikke paaregne, at en opdykkende Undervandsbaad er fuldt manøvre-dygtig eller i Stand til at vise de for Skibe, der ikke er under Kommando, foreskrevne Signaler.

(Danske Lods, Side 76.)

#### 61. Danmark. Stednavne rettes i de danske Søkort.

I nye *danske* Søkort vil efterhaanden de af Stednavneudvalget foreslaaede Stednavne blive benyttet. Der vil af denne Grund i en længere Aarrække kunne findes Uoverensstemmelser i Stavemaaden af samme Stednavne i de forskellige Søkort.

I Sejladsahaandbøgerne vil blive indført en Bemærkning om, i hvilke Landsdele og Farvande Stednavneudvalgets Navnefortegnelse efterhaanden er indført.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 1/62 1933.

#### 62. Danmark. Dampskibsruter for „Det Forenede Dampskibs-Selskab“s Passagerskibe over N.-lige Atlanterhav.

I Henhold til Art. 39 i den internationale Konvention af 31. Maj 1929 om Sikkerhed for Menneskeliv paa Søen, jfr. Bekendtgørelse af 16. December 1932 om visse Forholdsregler til Skibsstartens Betyggelse § 5, meddeler Søfartsministeriet, at „*Det Forenede Dampskibs-Selskab*“s Passagerskibe, der anvendes i Rutefart over det *N.-lige Atlanterhav*, indtil videre vil følge følgende faste Sejlveje:

W. - g a a e n d e : Kompaslinien fra *Fair Isle* til 59° 30' N. 6° 00' W., herfra: —

1. *December til 14. Februar.* Storcirkellinien til 45° 55' N. 50° 00' W., herfra Kompaslinien til *Halifax*.

15. *Februar til 10. April.* Storcirkellinien til 43° 00' N. 50° 00' W., herfra Kompaslinien S. om *Sable Island* til *Halifax*.

11. *April til 15. Maj.* Storcirkellinien til 45° 55' N. 50° 00' W., herfra Kompaslinien til *Halifax*.

16. *Maj til 30. November.* Storcirkel til 10 Sm S. for *Cape Race*, herfra Kompaslinien til *Halifax*.

E. - g a a e n d e :

1. *December til 14. Februar.* Kompaslinien fra *Nantucket* Fyrskib S. om *Sable Island* til 45° 25' N. 50° 00' W., herfra Storcirkellinien til *Butt of Lewis*.

15. *Februar til 10. April.* Kompaslinien fra *Nantucket* Fyrskib til 42° 00' N. 50° 00' W., herfra Storcirkellinien til *Butt of Lewis*.

11. *April til 15. Maj.* Kompaslinien fra *Nantucket* Fyrskib S. om *Sable Island* til 45° 25' N. 50° 00' W., herfra Storcirkellinien til *Butt of Lewis*.



16. Maj til 30. November. Kompaslinien fra *Nantucket* Fyrskib S. om *Sable Island* til *Cape Race*, herfra *Storcirklen* til *Butt of Lewis*.

Fra *Butt of Lewis* følges Kompaslinien gennem *Pentland Firth* og videre.  
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 19/1207 1933.

### 63. Island. Islandske Fyr. Advarsel.

(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)

Paa de i *Den islandske Lods*, *Fyrfortegnelsen* og *Søkortene* opgivne Højder af de islandske Fyr maa man regne med en Fejl af indtil c. 10 pCt. af Højden. Man advares derfor imod at benytte de opgivne Højder til Pladsbestemmelser ved Afstand.

Denne Efterretning er en Gengivelse af E. f. S. Nr. 1/54 1933.

(Islandske Lods, Side 24. Fyr-Fort. Nr. 200).

---

## Tillæg.

### II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

#### 64. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.

Ved Opmaalingen den 31. December 1933 af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 6,2 m i E.-Siden af Renden, 6,7 m i Midten af Renden og 4,0 m i W.-Siden af Renden.

I Drejet ved den hvide Stumptønde med 1 nedadventt Kost, *Gamle-Tolk E.* paa 54° 51' (34") N. 12° 12' (45") E. er Dybden 4,2 m.

(E. f. S. Nr. 50/2848 1933.)

#### 65. Danmark. Store-Bælt. Knudshoved Flak Lystønde midlertidig slukket.

Lystønden *Knudshoved Flak* paa c. 55° 17' N. 10° 52' E. er for Tiden slukket, men vil snarest atter blive tændt.

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

AKTIESELSKABET

## MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

AMALIEGADE 35

TELEPHONE: 1504

TELEGRAMS: "MARAG"

### UNIVERSAL AGENTS

FOR

#### BUNKERS

Michel Palumbo, Oran  
W. Kunstmann, Stettin  
Wilson, Sons & Co., Ltd., London  
Sieg & Co., G. m. b. H., Danzig  
Kulkompagniet af 1871, Bergen

Antwerp Coal Company  
Albert Wiener, Hamburg  
Zerssen & Co., Rendsburg  
Berwind White Coal Mining Co., New York  
Bertheus J. Nilsen A/S, Harstad

#### SHIPREPAIRING

Burrard Dry Dock Co. Ltd., Vancouver    Cammel Laird & Co. Ltd., Birkenhead  
De Rotterdamsche Droogdok Maatschappij, Rotterdam

#### TOWAGE

Curtis Bay Towing Co. Inc.,  
Baltimore & Philadelphia  
Petersen & Alpers, G. m. b. H., Hamburg  
Steel & Bennie, Glasgow

Maris Schiffahrts Gesellschaft m. b. H.,  
Stettin  
Sieg & Co. & "Weichsel", Danzig  
Commonwealth Steam Ing. Co.,  
Bristol etc.

#### TALLY & STEVEDORING

Stauerei John Bode, Bremen  
Hamburger Stauerei Gesellschaft m. b. H.,  
Hamburg  
N. V. Corns. Swarttouws Stuwadoors-  
Maatschappij, Rotterdam

Gabriel Faroult, Rouen  
The Regent Stevedoring Co. Ltd.,  
London  
Stevedoring Company Gylsen,  
Antwerpen

#### PROVISIONS & STORES

Coston Supply Co. Inc., New York  
Harbor Ship Supply Co., Wilmington  
J. Dampney & Co. Ltd., London  
P. Macri & Son, Braila

L. David, Rouen  
Dubosc Supply Co. Ltd., Le Havre  
Georg P. Møller, Hamburg  
The Orient Supply Co.,  
Port Said, Algier, Oran, Marseilles  
Wagner Brothers Company, Philadelphia

The Saporta Agency Co. Ltd., Salonica

#### PROTECTING AGENTS

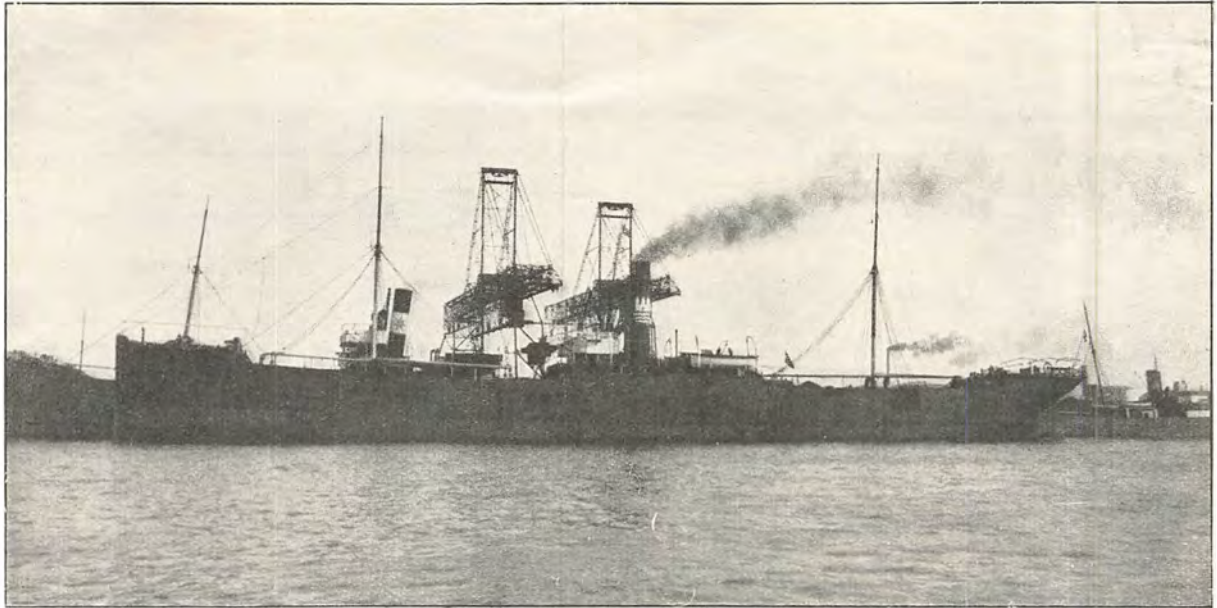
P. Macri & Son, Braila, Sulina, Galaty etc.

Aktieselskabet

**Københavns Bunkerkul Depot**

Telefon: 72

Amaliegade 35, København K.

Telegramadresse:  
»BUNKERDEPOT«**BUNKERING DAG OG NAT****Ingen Afgifter****Ingen Lodstvang****M. LAURITZEN & CO.**

FREDERIKSHAVN

DANMARK

TELEGRAM-ADRESSE: »LAURITZEN«

TELEFON-NR. 64

**BUNKERKUL****LEVERES DAG OG NAT****100 Tons i Timen Dag og Nat***Kullene bliver automatisk vejede paa autoriseret Vægt.*

AKTIESELSKABET

**BURMEISTER & WAIN'S**

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI

KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT

REFSHALEØEN

MASKINFABRIK

OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK

TEGLHOLMEN

---

---

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

4 DOKKER

INDTIL 13.600 T.

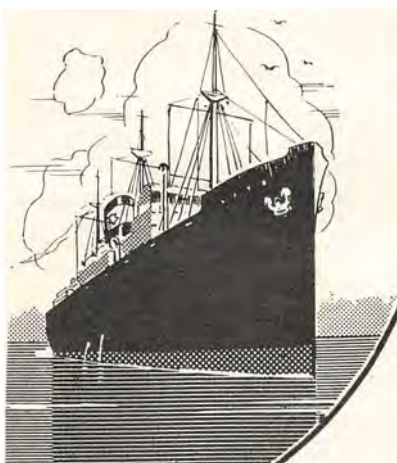
3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER

FRA 10—3000 H. K. PR. CYLINDER

# ODENSE

STAALSKIBSVÆRFT  
ved A. P. MØLLER



KØBENHAVN KONTOR:  
KONGENS NYTORV 8  
TELG. ADR.: „MERSK“  
TELEFON: CENTR. 514

## NYBYGNING AF DIESEL OG DAMPSKIBE

OP TIL 15000 TONS D.W.

3 BYGGEBEDDINGER

ODENSE KONTOR:  
TELGR. ADRESSE:  
„STAALVÆRFT“  
TELEFON: 1859



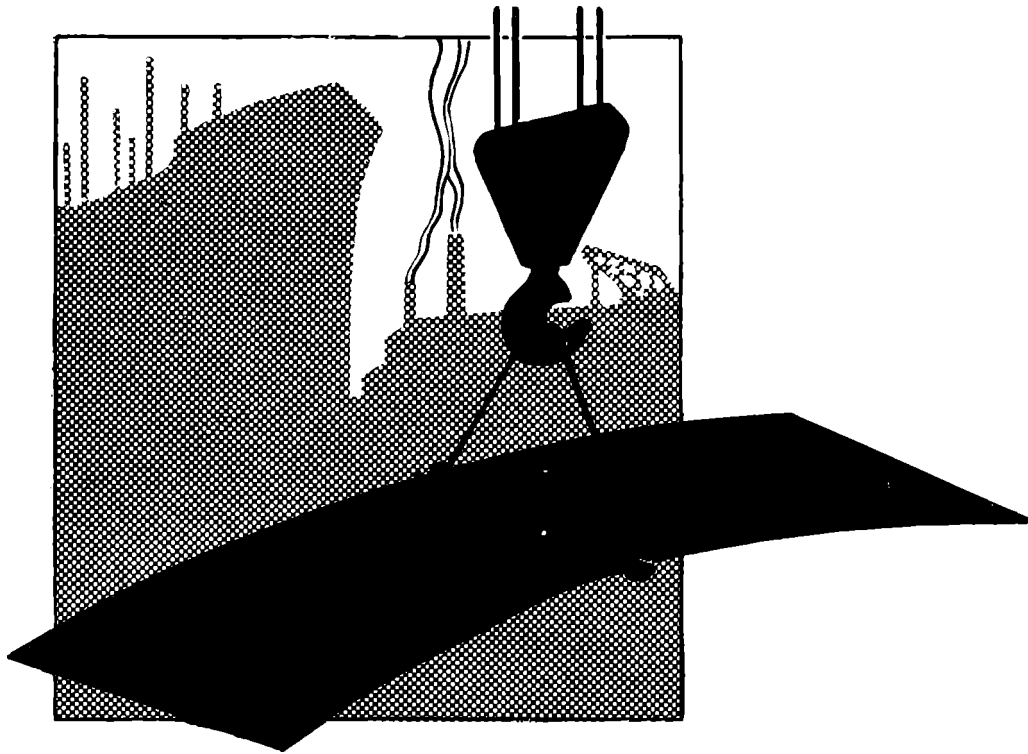
## FREDERIKSHAVNS VÆRFT & FLYDEDOK <sup>A/S</sup>



VERDENS STØRSTE TRAWLER

**M/S JUTLAND**

1200 B. R. T. 1450 TS. DW. 1100 IHK.



# Reparationer Nybygninger

Tørdok 300 Fod.

Beddinger indtil 800 Tons Vægt.

Stabelbeddinger indtil 350 Fod.

Skibs-, Maskin- og Kedelreparationer udføres hurtigt og om-  
sorgsfuldt til moderate Priser.

Overslag og Tilbud sendes om-  
gaaende.

Aktieselskabet

## Aalborg Maskin- og Skibsbyggeri

Telegramadresse: Yard.

Statstelefon 9.

AKTIESELSKABET  
**NAKSKOV**  
**SKIBSVÆRFT**

★

NYBYGNINGER  
 OG  
 REPARATIONER

★

FLYDEDOK  
 FOR SKIBE INDTIL 11.000 TONS D.W.

AKTIESELSKABET  
**SVENDBORG**  
**SKIBSVÆRFT**

*NYBYGNING*  
 og  
*REPARATIONER*

**2 FLYDEDOKKE**

Nr. 1 Flydedok  
 for Skibe indtil 3500 Tons Ladeevne

Nr. 2 Flydedok  
 for Skibe indtil 1000 Tons Ladeevne

TELEGRAM-ADRESSE: FLYDEDOKKEN

TELEFON: 269 & 1569.

STATSTELEFON: 21.

AKTIESELSKABET  
**HELSINGØRS JERNSKIBS-**  
**OG MASKINBYGGERI**

**HELSINGØR**

TELEGR.-ADR.: "SKIBSVÆRFTET"

TELEF. No. 40

**Suenson & Jespersen**  
COPENHAGEN · K



SHIPOWNING - CHARTERING - CLEARANCE  
PURCHASE AND SALE OF TONNAGE  
INSURANCE

Cand. polyt. **Glent & Co** M. Ing. F.  
Ingeniør

Vestre Boulevard 4 Tlf. Central 13900  
København V.

**Ventilationshætter**  
"AEROFON"  
for up-take og down-take

**Ventilatorer — Varmeflader**  
"AEROTERM"  
for alm. Skibsventilation

**Axial Ventilatorer**  
"AEROFLOW"  
for Kølerumsventilation

**Enkelte Ventilationsapp.**  
"AEROVENT"  
for Ventilation af enkelte Rum uden Luftkanaler



## GAVE - TELEGRAMMER

Indleveres direkte paa Post- og  
Telegrafkontorerne eller bestil-  
les pr. Telefon.

Ved Bestilling pr. Telefon for-  
langes:

## STATS- TELEGRAFEN

Indlever Deres Telegram og for-  
tæl Expedienten hvilken Gave De  
ønsker at forære, saa kommer  
Gaven og Telegrammet af sig  
selv til Adressaten.

### Skibsservice.

## RADIO-GAVER BREV-GAVER

Enhver Gave-Ordre ekspederes  
samvittighedsfuldt og prompte.

Forlang vore Tryksager,  
hvis de ikke findes ombord.

TIL REDERIER, KONTORER OG  
FORRETNINGER

Enhver Ordre, Telegram eller Brev-Gave,  
kan indtelefoneres til vort Kontor

**CENTRAL 13578**

\*

## GAVE-TELEGRAM A/S

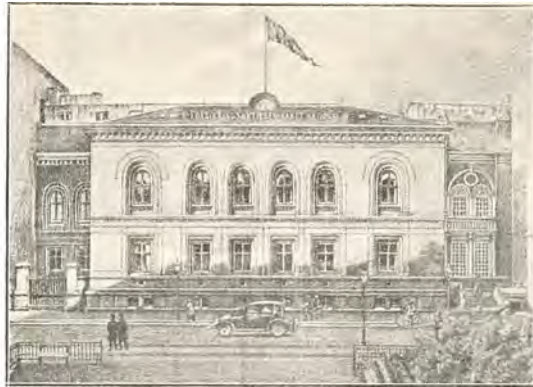
AMALIEGADE 33 - KØBENHAVN K.  
Telegram-Adresse: GAVETELEGRAM

**TLF. CENTRAL 13 578**





NØRREVOLDGADE 5  
KØBENHAVN K.  
Telf. Central 7565  
Telgr.: NATION



o v e r t a g e r

**SØ-**  
&

*Transport-*  
**Forsikringer**  
samt alle andre  
- Arter af -  
**SKADES-**  
**Forsikringer**

FORSIKRINGSAKTIESELSKABET **NATIONAL**

**BALTICA** DANSK  
FORSIKRING

▲  
AKTIEKAPITAL  
17 MILL. KR.



HOVEDKONTOR: BREDGADE 42  
KØBENHAVN K \* TELEFON: 4058

**ARBEJDSGIVERE**  
OG  
**FUNKTIONÆRER**

er lige interesserede i Indførelsen af en betryggende forsikringsmæssig Pensionsordning for Personalet . . .

Indhent Oplysninger og Tilbud fra

**PENSIONS-FORSIKRINGSANSTALTEN • AKTIESELSKAB**

(Oprettet af danske Erhvervsorganisationer)

VESTRE BOULEVARD 38 — KØBENHAVN V. — TELEFON CENTRAL 7809

FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET  
**DANSKE LLOYD**

OPRETTET 1899

*Alle Arter af Forsikring*

HØVEDKONTOR: AMALIEGADE 35 — TELF. CENTRAL 1160 - 1175 — KØBENHAVN

DEN KJØBENHAVNSKE  
**SØ-ASSURANCE-FORENING**  
 (LIMITERET)

STIFTET 1852

TELEFON 1820

HOLMENS KANAL 9



Forsikrings-Aktieselskabet  
**„SKANDINAVIA“**

Stiftet 1899  
 Aktiekapital 10 Millioner Kroner

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGER  
 samt  
 GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

KONGENS NYTORV 6 · KØBENHAVN K.  
 Telefon 9316 Telgr. Adr. Reassurance

AMALIEGADE 33 KØBENHAVN K.  
 ASSURANCEFORENINGEN

**SKULD**

(Gensidig)

DEN DANSKE AFDELING

Telefon: 12,267 + 12,432 & 12 732 Telegr.-Adr.: »SKULD«

STIFTET 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND CA. 1,600,000 KR.

★

OVERTAGER:

- 1) Ansvarsforsikring (derunder overskydende Kollisionsansvar) for Damp-, Motor- og Sejlskibe.
- 2) Forsikring af Hyreansvar i Sygdoms- eller Forlistilfælde.
- 3) Forsikring af Ansvar for Besætnings Effekter i Forlis-tilfælde.
- 4) Strikeforsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund af Strike eller Lockout.

**DANSKE REDERES  
 ULYKKESFORSIKRINGS-  
 FORBUND**

AMALIEGADE 33

★

Lovpligtig  
**Ulykkesforsikring**  
 af  
 Skibsbesætninger

★

# DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET • STIFTET 1786

SLOTSHOLMSGADE 5 KØBENHAVN K.

TELEFON CENTRAL 6 & 4106 • TELEG.-ADR. „PRIVATE“

SØ- & TRANSPORTFORSIKRING

AGENTURER I DE FLESTE PROVINSBYER



PAA ALLE EUROPÆISKE  
OG OVERSØISKE  
PLADSER

# KVALITETS BUNKERS

**A. F. HOVMAND**  
ST. KONGENSGADE 68  
TELF. C. 2895

DEN IDEELLE  
MONTERING

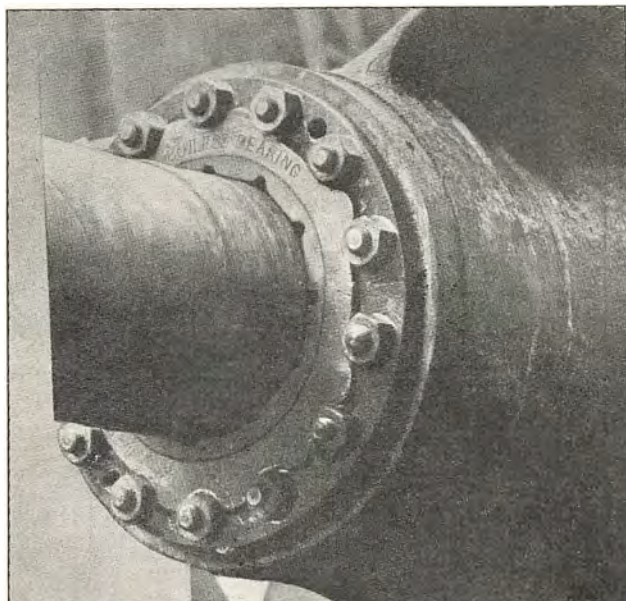
## Goodrich

### vandsmurte Stævnørørsforinger af blød Gummi.

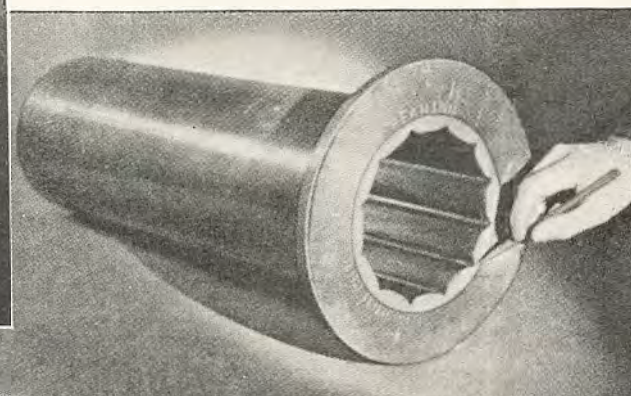
*Holder længere end nogen andre Foringer.*

Mindre Vibration. Større Hastighed.  
Mindre Vedligeholdelse. Mere økonomisk.

*Nederste Billede: Stævnørørstype GOODRICH GUMMIFORING. Bly-  
anten peger paa en af de Riller gennem hvilken der gaar en stadig  
Strøm af Vand som smører Foringen og som opfanger Sand og  
Urenheder uden at ridse Foringen eller Akselen.*



*Øverste Billede: Lige under Navnet CUTLESS BEARING vil De be-  
mærke Rillerne i dens bløde Gummi. Sandet kan ikke lejre sig i  
denne Gummioverflade som det kan i Foringer med haard Overflade,  
men bliver presset ned i Gummiet og ved Akselens Rotation rul-  
let hen i den nærmeste Rille og derefter skyllet bort af Smørevandet.*



**Oplysninger og Tilbud faas hos GOODRICH Ny Toldbodgade 8. København K. Telefon C. 1036.**

# MÆGLERKORPORATIONEN

I KØBENHAVN

MEDLEMSFORTEGNELSE DECEMBER 1933

## EDSVORNE (STATSAUTORISEREDE) SKIBSMÆGLERE

<i>A. M. Almdal</i>	<i>Th. Egmose</i>	<i>Alex Møllnitz</i>
<i>Ove Amsinck</i>	<i>Herman Hansen</i> (PETERSEN, MØLLER & HOPPE)	<i>Marius H. Nielsen</i> (MARIUS NIELSEN & SØN)
<i>M. R. Amundsen</i>	<i>H. A. Hansen</i> (HOLM & WONSILD)	<i>A. M. Plaugmann</i> (ANDERSEN & PLAUGMANN)
<i>William Amundsen</i>	<i>Krist C. Hansen</i>	<i>O. Prip</i> (HOLM & WONSILD)
<i>Wilh. Andreasen</i>	<i>Viggo Hansen</i>	<i>V. Th. Sass</i>
<i>Th. Arnø</i> (CHR. SCHIERBECK'S EFTF.)	<i>A. Henriksen</i>	<i>Kai Schaldemose</i>
<i>A. V. Aschengreen</i>	<i>Jørgen Holm</i> (JØRGEN HOLM & CO.)	<i>Edwin Sieh</i> (SKOVGAARD & SIEH)
<i>A. H. Brandrup</i>	<i>J. Jensen</i>	<i>K. Smith</i>
<i>Aage Bruhn</i>	<i>J. Gotfred Jensen</i>	<i>Ingvar Sørensen</i>
<i>Hjalmar Bruhn</i> (N. SCHIØTT & HOCHBRANDT)	<i>Alfr. Møller</i>	<i>Vilh. Thøyer</i>
<i>Cl. Christensen</i> (CL. CHRISTENSEN & CO.)	<i>Chr. Møller</i>	<i>Niels Winther</i>
<i>J. Christophersen</i> (HECKSHER & SØNS EFTF.)	<i>Hugo Møller</i> (C. MØLLER & SØN)	<i>J. Wonsild</i> (WONSILD & SØN)

## EDSVORNE (STATSAUTORISEREDE) VAREMÆGLERE

<i>P. J. Bang</i>	<i>Viggo Fich</i>	<i>Th. Petersen</i> (OTTESEN & MEYER)
<i>Mogens Broe</i>	<i>Georg Holm</i> (ALFRED HOLM)	<i>A. W. Simmelhag</i> (SIMMELHAG & HOLM)
<i>Aage Christensen</i>	<i>E. Houg</i> (H. CHR. SØRENSEN & SØN)	<i>Aage Sørensen</i>
<i>H. R. Christoffersen</i>	<i>M. W. Nielsen</i>	<i>Frithiof Thejll</i>
<i>F. S. Eskildsen</i>	<i>Chr. A. Olsen</i>	<i>J. W. Ulrich</i>
<i>J. C. Eskildsen</i> (ESKILDSEN & SØN)	<i>Alfr. Pedersen</i> (JØRGEN M. BØRRESEN & T. BROF)	<i>A. Zieseberg</i>
<i>C. J. Falck</i>		

## EDSVORNE (STATSAUTORISEREDE) VEXELMÆGLERE

*J. Holbech*   *Axel Permin*   *Erik Møller*   *G. Schneider*   *Fritz Olsen*

# Jørgen A. Rasmussen

Telephone  
Palæ 1618

33, Amaliegade  
(DANISH STEAMSHIP OWNERS' BUILDING)

Telegrams  
JORGARAS

**COPENHAGEN K.**

**WORLD-WIDE**

**SHIPPING**



**SERVICE**

## **BUNKERS:**

U. K., Norway, Danzig, Germany, Holland, Belgium, France, Spain, Portugal, Gibraltar, Italy, Malta, Greece, Turkey, Palestine, Egypt, North Africa, West Africa, Canary Is, Azores, Cap Verde, U. S. A., Canada.

## **STEVEDORING:**

Finland, Hamburg/Altona, Holland, France, London, Alexandria & Port Said, U. S. A. & Canada.

## **TALLYING:**

Germany, Holland, London.

## **TOWAGE:**

Newcastle/Tyne, Stockholm, Danzig, Hamburg, Rotterdam, Bordeaux, Piraeus, New York, Philadelphia Pa., Baltimore Md.

## **BOATMEN:**

Hamburg.

## **PILOTS:**

The entire Norwegian Coast.

## **STORES & PROVISIONS:**

Messina, Palermo, Catania, Milazzo, Piraeus, Alexandria, Port Said, Sfax, Montreal, Philadelphia Pa., New Orleans La., San Pedro Cal., Mobile Ala., Bombay, Rangoon, Moulmein, Bassein.

## **SHIPYARDS**

Gothenburg, South Shields, Cardiff, Barry, Newport, Amsterdam.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 2

FREDAG 12. JANUAR 1934

41. AARGANG

## DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING'S 50 AARS JUBILÆUM

Af Axel Gerfalk.

DE 17. Januar for 50 Aar siden stiftedes *Dansk Dampskibsrederiforening*, eller som Foreningen hed i de første Aar: Dampskibsrhederi-Foreningen. Den blev stiftet paa et Tidspunkt, hvor det danske Samfund endnu ikke helt havde overvundet de økonomiske og politiske Rystelser fra den store Krise i 1857 og Krigen i 1864, og hvor Danmarks Skibsfart førte en ret upaaagtet og upaaskønnet Tilværelse, og det til Trods for at Tietgen, Danmarks store Søn, i flere Aar havde arbejdet for at skaffe den en Plads i Solen, at give den Udvidelses-Betingelser i Kappelstrid paa lige Kaar med andre Nationers voksende Handelsflaade.

Den nystiftede Forenings Formands og Bestyrelses Arbejde var mere end vanskeligt. Den nationale Stemning var præget af Tidens Fattigdom, ogsaa delvis af den smukt-lydende, men kortsynte »hvad udad tabes, maa indad vindes« Politik. Det var meget faa, kun de straalende Undtagelser som Tietgen og hans udvalgte Mænd, der forstod, at *navigare necesse est* for et Samfund som det danske. Overfor en saa forkert Indstilling som den da herskende havde det sikkert været haabløst at minde Befolkningen om det engelske Regerings-Cirkulære fra 1681, hvori det hedder:

»As concerning ships, It is that which everyone knoweth and can say: They are our Weapons; They are our Armaments; They are our Strength; They are our Pleasures; They are our Defence; They are our Profit: The Subject by them is made rich, the Kingdom through them, strong. The Prince in them is mighty, in a word: By them in manner, we live, the Kingdom is, the King Reigneth.«

Og ejendommeligt var det i Grunden, at en Nation, som »altid husvant pjasked til Søs«, og som i vor Handels gyldne Empire-Periode ejede en af Evropas allerstørste Handelsflaade, var blevet saa jordbunden i sin Opfattelse, at den i Stedet for at opmuntre dansk Skibsfart paa andre Lande, vanskeliggjorde den ved meningsløse Ekstraskatter og Afgifter.

Det var da ogsaa et af Hovedpunkterne paa Dampskibsrhederi-Foreningens Program at søge fjernet de uretfærdige Byrder, der hvilede paa Rederierne.

I en Henvendelse til Regeringen og til Grosserer-societetet understreger den nystiftede Forening, at det Tryk, som danske Dampskibsrederier i Konkurrencen med Nabolandene arbejder under, hovedsagelig bestaar i:

- 1) et kosbart Materiel, begrundet paa den Toldafgift, som opkræves af Dampskibe og Apperimentser,
- 2) de høje Skibs- og Havneafgifter i danske, samt
- 3) Konsulatsafgifterne i fremmede Havne.

Det lykkedes ikke i første Omgang for Foreningen at skabe offentlig Sympati for disse Krav. Dog opnaaede Foreningens energiske og dygtige Stifter og Formand, Kaptajn Theo Koch, ved Henvendelse til daværende Konsejlspræsident Estrup og Indenrigsminister Ingerslev, at Regeringen ved Lov af 1. April 1887 ophævede

den topmaalt meningsløse Skibsafgift for udgaaende. I Aarenes Løb og gennem de skiftende Formænds og Bestyrelses energiske Arbejde opnaaede Foreningen at faa tilvejebragt væsentlig Nedsættelse af Havneafgiften og Konsulatsgebyrerne. Først den 1. Juni 1929 lykkedes det Rederiforeningen at blive Konsulatsgebyrerne helt kvit. Naar Kaptajn Koch ikke opnaaede en øjeblikkelig Reduktion af Havneafgifterne skyldtes dette imidlertid ikke Uvilje fra Indenrigsminister, Ingerslevs Side. Ærligt lagde den Kortene paa Bordet. Han var bange for at beskære Havnens Indtægter paa et Tidspunkt, hvor mange Forandringer og megen Udbygning var paakrævet for at gøre Københavns Havn saa konkurrencedygtig som mulig — en stor og god Havn som en Slags Modvægt mod den kommende Nordø-Kanals mulige uheldige Indflydelse. Det meningsløse i den ellers saa kloge og fremsynte Ingerslevs Standpunkt var, at Skibsfarten skulde bære den fulde Byrde ved en Foranstaltning, der kom hele det danske Samfund til gode og var nødvendig for dets Trivsel.



Direktør A. O. ANDERSEN,  
Formand for *Dansk Dampskibsrederiforening*  
fra 3. September 1925.

## SKIBSFARTENS RENÆSSANCE

De halvtredsindstyve Aar, hvori Dansk Dampskibsrederiforening har eksisteret, kendetegner dansk Skibsfarts Renæssance. Da Foreningen blev til, omfattede den alt i alt 140 Skibe, hovedsagelig smaa Skibe, medens dens Medlemmer i Dag har 448 Skibe paa Søen, Skibe, hvis Tonnage er mange, mange Gange saa stor som ved Foreningens Start. Rederiforeningen kan selvfølgelig ikke tage hele Æren for denne mægtige Tonnage-Førøgelse. Men den har bidraget meget til en Udvikling, der igen gjorde Danmark til en virkelig Søfartsnation med en Handelsflaade, der ikke alene dækker Landets Behov, men som indtjener store »usynlige Indtægter« til det danske Samfund ved at sejle udenlandske Varer fra et fremmed Land til et andet, og som skaffer Arbejde til en Masse Mennesker, ogsaa til Folk, der ingen direkte Tilknytning har til Skibsfarten. Dens skiftende Formænd og Bestyrelser har med aldrig svigtende Energi arbejdet i Erhvervets og Landets Interesse, afværget Bestemmelser, der kunde tilføje Skibsfarten Skade, bidraget til Gennemførelse af nyttige Reforme og Ophævelse af uretfærdige Byrder, gennemført eller gennemtvunget Ensartethed i forskellige Takster og Afgifter og derigennem skabt Grundlaget for Skibsfartens rationelle Udbygning. Dette Arbejde er selvfølgelig ikke sket uden Brydninger. Af alle Erhvervsfolk er Skibsfartens Mænd utvivlsomt de mest individualistiske. Det er ikke helt deres Natur at trække fra samme Hammel. Maaske stammer denne stærke Uafhængigheds-Følelse noget fra den Kendsgerning, at saa mange af dem, navnlig den ældre Tids Redere, først gik ind i Rederieringen efter en lille Menneskealders Tilværelse paa Søen. I disse Aar dannede de sig paa Baggrund af egen Erfaring deres særegne Opfattelse ikke alene af specielle *trades*, men af Rederivirksomhed i Almindelighed, og det har næppe altid været let for skiftende Formænd at finde en Generalnævner for saa mange individualistiske Opfattelser. Men selvfølgelig er det først og fremmest en Styrke for et Erhverv, naar dets Udøvere er Enere, særprægede Individuer og ikke blot Bestanddele af en graa og lydige Masse. Skibsfart kan ikke drives efter Lærebog; Historien gentager sig ganske vist ogsaa i Skibsfart, bare saa forfærdelig sjældent. Intet andet Erhverv byder paa saa mange forbløffende Overraskelser, Problemer synes at formere sig ved Knopskydning, og deres Løsning kræver Evnen til snarraadig Beslutning hos Erhvervets Udøvere.

## REDERIFORENINGENS POLITIK

Paa Baggrund af de Bestræbelser, der igen i de sidste Aar og fra forskellig Side er blevet gjort for at samle Rederne Verden over om et eller andet Forslag til ad »kunstig« Vej — for Eks. ved Oplægning og/eller Ophugning af en vis Procent af den eksisterende

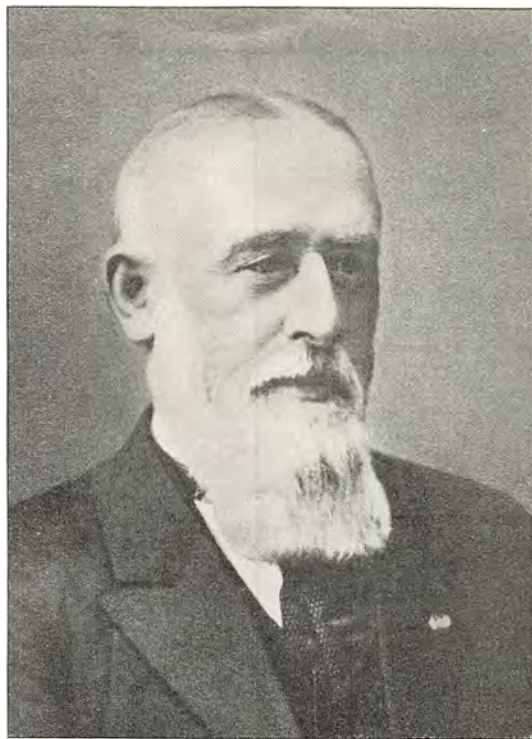
de Tonnage — er det ikke uden Interesse at konstatere, at Dansk Dampskibsrederiforening fra dens første Begyndelse har været imod saadanne Forholdregler, og at denne Politik er blevet fulgt ved senere Lejligheder.

Allerede i Foreningens tredje Aar indtog den en afvisende Holdning til engelske Forslag om at fastsætte en Minimumsfragt paa 5/6 pr. Ton for Fragter fra Kronstadt til engelsk Havn. Danske Redere stillede sig stærkt tvivlende med Hensyn til Muligheden af ved slige Foranstaltninger at hidføre en Bedring i Fragterne, og Foreningens daværende Formand meddelte derfor Englænderne, at man ikke saa sig i Stand til at binde sig til bestemte Forpligtelser. Ogsaa denne Afvisning maa vist delvis ses i Belysning af den før omtalte, stærke Individualisme, som altid prægede danske Redere. At binde sig til en saa konkret Aftale, der begrænsede deres Dispositionsret, var deres Natur imod. Med fikserede Fragtrater kunde de forøvrigt komme op imod en saa ubehagelig Kendsgerning, at en eller anden Nations Tonnage favoriseredes paa andres, paa *deres* Bekostning. Desuden var de Skeptikere. De havde set lignende Aftaler mellem blot enkelte Rederier misligholdt paa underfundig Maade — *back letters* havde netop da en frodig Grotid. Nej, saa foretrak de den aabne, den uindskrænkede Konkurrence, og det er i dens Vartegn, at Danmarks Skibsfart har vokset sig stor og stærk. Og denne Tradition har Rederiforeningen altid fulgt. Maatte Udviklingen te sig saalunde, at Foreningen vedblivende kan føre denne Politik til Fordel for Erhvervet og Landet! Danmarks Skibsfart klemmes jo svært mellem de større Skibsfartslandes Subventions-Skjolde; den trues af andre Farer, der kan gøre danske Skibe arbejdsløse i Sejladsen mellem to fremmede Lande. Men selvfølgelig kan Danmark ikke se sine Skibe blive klemt af Vandene — et Danmark uden en stærk Handelsflaade vilde være noget ganske utænkeligt.

## DE SEKS FORMÆND

Nu maa man ikke af det ovenstaaende faa den Opfattelse, at Dansk Dampskibsrederiforening er afvisende overfor det internationale Samarbejde indenfor Skibsfarten. Tværtimod. I det snævrere Samarbejde mellem danske, norske og svenske Redere var Rederiforeningen alle Dage en primus motor, og der gives næppe nogen mere loyal Gruppe end den danske i det videre-favnende mellem de internationale Organisationer. Den danske Indsats i det internationale Samarbejde har været betydelig og er stærkt paaskønnet.

Som allerede nævnt valgtes Skibsreder, Kaptajn Theo Koch til Foreningens første Formand. Gennem sit Slægtskab med C. P. A. Koch, Direktøren for Det Forenede Dampskibs-Selskab, stod han Tietgen nær, og Foreningens Stiftere ønskede ganske naturligt at sikre sig fra første Færd dennes *good-will* og Interesse. Han havde som Næstformand Skibsreder Adolf



Kaptajn THEO KOCH,  
Stifter af Dansk Dampskibsrederiforening  
og dennes første Formand  
fra 17. Januar 1884 til 26. Februar 1894.

## DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING'S 50 AARS JUBILÆUM

Carl, og Højesteretssagfører, senere Nationalbankdirektør R. Strøm som Sekretær. Koch var en fortræffelig Formand, og da han den 26. Februar 1894 ønskede at trække sig tilbage, blev denne hans Beslutning meget stærkt beklaget. Men hans Beslutning stod fast. Koch tog Initiativet til Kravet om, at Skibsfarten skulde være medbestemmende med Hensyn til Besættelsen af de danske Konsulater i Udlandet. Paa det daværende Tidspunkt virkede mange af disse langtfra tilfredsstillende for Skibsfarten. Det af Koch i 1884 rejste Krav blev senere imødekommet. Ligeledes gav han Stødet til, at Marineministeriet fra 1. Juli 1885 begyndte Udgivelsen af *Efterretninger for Søfarende*, en ugentlig Publikation af saa stor Interesse for Skibsførerne, at den i Følge Lov skal findes ombord paa ethvert dansk Skib.

Kaptajn Koch's Efterfølger som Foreningens Formand blev ganske naturligt Skibsreder Adolf Carl, der allerede som Næstformand havde gjort en stor Indsats. Det var saaledes ham, der tilvebragte Materialet om den utilfredsstillende Ordning med Hensyn til Konsulats-Afgifter. Ifølge dette havde 40 Dampskibsselskaber, der sejlede i udenrigsk Fart, af en Netto-Fortjeneste paa 218,258 Kroner betalt 54,214 Kroner, eller 24.8 Procent af Fortjenesten, i Konsulats-Afgifter. I fjorten Aar var Adolf Carl Rederiforeningen en god Formand.

Han fik gennemført megel, og ved en bestemt Lejlighed reddede hans besindige og rolige Optræden Rederiforeningen fra en Sprængning. Under hans Regime startedes den 9. Juni 1897 Fællesrepræsentationen for Dansk Skibsfart, der foruden Dansk Dampskibsrederiforening omfattede Foreningen til Søfartens Fremme, Dansk Sejlskibsrederiforening, Skipperforeningen og Den almindelige danske Skibsførerforening af 1874, Maskinmesterforeningen og Sømandsforeningen. I hans Formandstid havde Rederiforeningen en alvorlig Konflikt med Sømændene og Søfyrbøderne, og for første Gang blev Spørgsmaalet om en Bemandingslov aktuelt, og et enkelt resultatsløst Møde om en eventuel Oprettelse af et permanent Voldgiftsudvalg i denne Forbindelse blev afholdt. I sin Formandstid havde Adolf Carl ikke mindre end fire Næstformænd. I de første Aar var denne Skibsreder Olof Hansen af Firmaet C. K. Hansen. Ved dennes Død i 1897 valgtes Skibsreder D. Torm, der den 14. Juli 1900 afløstes af Direktør Jacob Brandt. Da denne fratraadte sin Stilling som Direktør for Det Forenede Dampskibs Selskab den 14. Januar 1905 og samtidig ønskede at trække sig tilbage som Næstformand, valgtes i hans Sted hans Efterfølger i Det Forenede, Admiral Richelieu.

Det blev Direktør i Det Forenede Dampskibs Selskab Chr. Kronman, der løftede den tunge Arv som Formand efter Adolf Carl. Han blev valgt til Formand den 29. Februar 1908, og ledede Foreningen under en for Skibsfarten meget vanskelig og brydsom Periode. Han fik en glimrende Bistand i dette Ar-

bejde af Skibsreder Chr. Sass, der havde overtaget Næstformandspladsen efter Admiral Richelieu, og i Direktør A. O. Andersen, Rederforeningens nuværende Formand, som den Gang var Medlem af Firmaet O. H. Carl.

### DE KOLLEKTIVE OVERENSKOMSTER

I de 3½ Aar — indtil 13. Oktober 1911 — Direktør Kronman var Foreningens Formand, faldt dens 25 Aars Jubilæum. Den Gang som nu ved 50 Aars Fødselsdagen var Tiderne for Skibsfarten saaledes, at de ikke opfordrede til større Festligheder. Man vilde gerne have udsendt et Festskrift i Dagens Anledning, men Tanken blev nedstemt — nu ved 50 Aars Jubilæet udsendes et saadant Festskrift, udarbejdet af Rederiforeningens administrerende Direktør, cand. juris. E. Mægaard og Grosserercosietets Sekretær, cand. polit. Jens Vestberg — og Jubilæet blev kun markeret ved en privat Sammenkomst af Foreningens Medlemmer med Handelsministeren som den eneste Gæst. I Kronman's Formandstid oprettedes i London »The International Shipping Federation« som en Frugt af Sammenarbejdet mellem Rederiorganisationerne i England, Danmark, Belgien, Holland, Sverige og Tyskland — en Sammenslutning, hvis Hovedopgave den Gang var at forsikre Rederne mod Tab ved Strejker i Havnene. Nu repræsenterer Federationen nærmest en Modvægt mod de internationale Transportarbejderforbund ved de internationale Arbejdskonferencer i Geneve.

Kronman's Formandsperiode prægedes maaske mest af Foreningens Nyorientering overfor Fagforeningers Krav om Forhandling angaaende Løn- og Ansættelsesvilkaar. Tidligere havde Rederiforeningen pure nægtet at forhandle med Organisationerne. Det var paa Grundlag af Forhandlinger med Sømændenes og Søfyrbødernes Sammenslutninger, der blev ført af A. O. Andersen, K. Reinhard og Chr. Sass paa Rederiforeningens Vegne — at man den 10. Maj 1911 enedes om at vedtage Dansk Dampskibsrederiforeningens Forhøringsregler for Matroser, Baadsmænd, Tømmermænd, Letmatroser, Fyrbødere og Kullempere. Den 25. August samme Aar sluttedes ligeledes den første kollektive Overenskomst mellem Rederiforeningen og Maskinmestrenes Forening.

Uden Afslutning af nogen Kontrakt besluttede Rederiforeningen den 16. Oktober 1911 at fastsætte Minimumsgager for Styrmand — nøjagtig 3 Dage efter at den daværende Direktør for Det Forenede Dampskibs Selskab C. M. T. Cold havde overtaget Formandsposten.

### KRIGEN OG REDERIFORENINGEN

Den Cold'ske Periode faldt sammen med Verdenskrigen, og ganske naturligt blev denne Periode saa stærkt farvet af Krigen, at alle andre Begivenheder blegnede derved.

Den nationale Indsats, som Handelsflaaden gjorde



Skibsreder ADOLF CARL,  
Medstifter af Dansk Dampskibsrederiforening,  
og dennes Formand  
fra 21. Marts 1894 til 31. Januar 1908.



under Krigen, kan vanskeligt skildres bedre end i afdøde Indenrigsminister Ove Rode's Rigsdagstale ved Krigsperiodens Afslutning. Ifølge Rigsdagstidende sagde han:

**Under den allervanskeligste Del af Krigsperioden var Handelsflaaden i det hele taget det væsentligste, om ikke det eneste Aktiv af uomtvistet og afgørende Værdi for Landets Økonomi.**

Det er Ord, som den danske Nation vel bør mindes. Under normale Forhold er den danske Handelsflaade altid et mægtigt Aktiv, hvis Fragtlindtæger tillader Nationen at arbejde med et kraftigt Eksportoverskud og en højere Levestandard end de »synlige« Indtægter berettiger til. Men under enhver international Forvikling er Handelsflaaden ikke alene det mægtige Aktiv, men uundværlig for Landets Eksistens.

Regeringens Samarbejde med Dansk Dampskibsrederiforening under Krigen blev som nævnt af den største Betydning for Landets Velfærd. Under Rederiforeningens Auspicier dannedes *Fragtnævnet*, hvis Eksistens ikke alene sikrede Importen af de nødvendige Raamaterialer til Landet og sørgede for Opretholdelsen af vor Landbrugseksport, men ogsaa regulerede og holdt indenfor passende Rammer de Pligtrejser, som blev os paatvunget af de krigsførende Magter.

Efter Krigens første Aar blev Tonnagemanglen følelig hele Verden over, baade paa Grund af det sledse stigende Begær for Transportmateriel, og ikke mindst fordi saa tragisk mange Handelsskibe blev torpederede eller minesprængte. For Danmarks Vedkommende var Tabet under Krigen ikke mindre end 102 Handelsskibe, og 648 af vore raske Sømænd fandt Døden i Bølgerne under Udførelsen af deres fredelige Haandtering.

### SKIBSFARTENS BYRDER

Fragterne steg enormt og Rederierne tjente gode Penge, uagtet ogsaa Udgifterne steg til svimlende Højder. Ved særlige Love skar Samfundet brede Remme af Skibsfartens Ryg. Det hedder saaledes i *Loven om Bidrag af Skibsfarten til Landets nødvendige Tilførsler* af 12. Maj 1916:

»I Overensstemmelse med de nedenfor angivne Regler skal der af Skibsfarten i Aaret 1916 ydes Bidrag dels i Tonnage, dels i et Staten tilfaldende Pengebeløb«.

Skibsfartens kontante Bidrag til Landets nødvendige Tilførsler i Henhold til denne Lov blev ikke mindre end 11,960,000 Kroner. Hertil kommer i Fragtreduktioner de godt 86 Millioner Kroner. Desuden betalte Skibsfarten i Aarene fra 1915 til 1919 i direkte Skatter ca. 222 Millioner. Saa Skibsfarten har ogsaa paa dette Felt lettet en stor Del af Nationens Byrde over paa sine egne Skuldre.

En Deputation bestaaende af Rederiforeningens Formand, Direktør Cold samt af Direktørerne A. O. Andersen, N. Høst og K. Reinhard havde den 6. Februar 1916 et Møde med et af Rigsdagen nedsat Ud-

valg til Ekstra Beskatning af Skibsfartens Indtægter. I et mesterligt Indlæg advarede Direktør Cold imod den paatænkte Ekstrabeskatning. Han pegede paa, at de daværende gode Tider for Skibsfarten nødvendigvis maatte blive efterfulgt af mange katastrofalt magre Aar. Det var umuligt for Skibsfarten allerede under de eksisterende Skattelove at faa de kostbare Nybygninger nedskrevet til mere normale Tidernes Værdier, uden hvilket det vilde være haabløst for Danmarks Skibsfart at tænke paa at bevare deres nuværende Markeder, langt mindre at kunne vinde de nye, som Tidernes Udvikling havde peget paa for os.

Udviklingen har, som vi alle ved, givet Direktør Cold Ret paa alle Punkter.

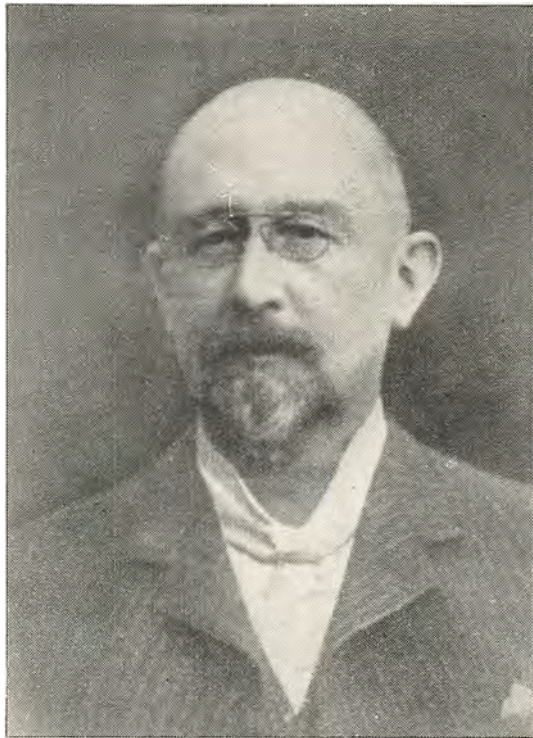
### FORENINGENS NY ÆRA

Under Krigen var det *Fragtnævnet*, der laa i Offentlighedens Rampelys, men Foreningen laa ikke derfor paa den lade Side. Mange var de Beslutninger, der blev taget og gennemført, de allerfleste af filantropisk Karakter. Saaledes lagdes allerede den 24. Maj 1917 Grundstenen til det smukke Hus, der hedder Danske Dampskibsrederes Understøttelsesfond, som ved Bidrag fra Foreningens Medlemmer og Østasiatisk Kompagni er bragt op til godt 2½ Million Kroner. Det udbelæler Understøttelser til Efterladte efter Søfolk, der omkom under Verdenskrigen, eller til Søfolk, der kom til Skade under denne. Fon-

den understøtter for Tiden 340 Personer med et samlet aarligt Beløb af ca. 121,000 Kroner. Store Beløb blev bevilget til andre Institutioner: 100,000 Kroner til Handels- og Søfartsmusæet paa Kronborg, 20,000 Kroner til Prinsesse Mariæs Hjem for Sømænd og Sømænds Enker, 20,000 Kroner til Foreningen til Søfartens Fremme o. s. v. Ogsaa til de faglige Organisationer hidrog Rederiforeningen med aaben Haand. Sømændenes Forbund fik saaledes 100,000 Kroner til deres statsanerkendte Arbejdsløshedskasse, og Søfyrhøderne 40,000. Foruden disse Beløb havde Rederiforeningen under Krigen betalt ca. 500,000 Kroner i Understøttelser til arbejdsløse Sømænd og Fyrhødere.

Da *Fragtnævnet* blev ophævet vedtog Rederiforeningens Bestyrelse at vælge dettes dygtige Sekretær, cand. juris E. Maegaard til Foreningens Sekretær, da Foreningens Administration, der var vokset sig stor under Krigen, nu maatte lægges ind under fastere Former. Det var et særdeles lykkeligt Valg, og Dansk Dampskibsrederiforening har siden denne Beslutning arbejdet i samme Plan og med samme Indflydelse som Grosserersocietetets Komité og Industriraadet.

Det var ogsaa i den Cold'ske Periode, at Rederiforeningen besluttede sig til at bygge den smukke Ejendom i Amaliegade 33. Den 26. Juli 1919 nedsattes et Byggeudvalg bestaaende af Generalkonsul Johan Hansen, den tidligere Handelsminister og Seniorchefen for de C. K. Hansenske Rederier, Direktør N. Høst, senere vor Gesandt i Tokio, Prag og Warsava, Skibsreder Poul Carl og Direktør A. Erlandsen. Sam-



Direktør C. H. R. KRONMAN,  
Formand for *Dansk Dampskibsrederiforening*  
fra 29. Februar 1908 til 13. Oktober 1911.

## DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING'S 50 AARS JUBILÆUM

lidig med at Foreningen besluttede sig til at bygge eget Hus, forærede den 100,000 Kroner til Den Almindelige Danske Skibsførerforenings Byggefond. Det paafølgende Aar skænkede Rederiforeningen 250,000 Kroner til Foreningen for skandinaviske Sømands-hjem i fremmede Havne, 125,000 Kroner i Bidrag til Genopbyggelsen af Reims-Kathedralen, og 20,000 Kroner til Dansk Sømandsmission. Samme Aar blev Rederiforeningens Virksomhed yderligere udvidet, og man valgte Foreningens dygtige Sekretær, cand. juris E. Mægaard til at være Foreningens administrerende Direktør.

### FREDENS MAGRE AAR

I April 1921 fratraadte Direktør Cold sin Stilling i Det Forenede Dampskibs-Selskab og nedlagde samtidig til Medlemmernes udelte Beklagelse sin Stilling som Formand i Dansk Dampskibsrederiforening. Direktør Cold havde ledet Foreningen under Erhvervets største Højkonjunktur, men allerede i hans sidste »Regeringsaar« havde han oplevet at se Opfyldelsen af hans triste Spaadom til vore Lovgivere begynde. Det blev hans Efterfølger — Direktør Chr. Sass — paa hvis Skuldre blev lagt de tunge Problemer, som Overgangen fra Krigens gyldne til Fredens magre Aar bragte med sig. Paa Maaneder efter, at Chr. Sass havde overltaget Formandshvervet, begyndte Oplægningen af danske Skibe at tage Fart. Nu var der ikke længer for lidt Tonnage, men for faa Varer at sejle med. Tyskland og Rusland var blevet økonomiske Tomrum, og Sult og Fattigdom hærgede det meste af Mellemvropa og Balkanlandene. Der var Varer nok, men de forskellige krigsførende Lande havde gensidig slaaet deres bedste Kunder ihjel og forarmet hinanden. Der fulgte nu mange Forhandlinger og ny Overenskomster med Organisationerne om Lønreduktioner med automatisk Lønregulering efter Pristallet, og Resultatet udeblev ikke. Medens Oplægingerne pr. 1. Juli 1921 udgjorde 236,000 Bruttotons, var de praktisk talt ophørt 12 Maaneder efter. I samme Aar udvidedes yderligere det internationale Samarbejde. Der dannedes ved en Konference i London, hvor Rederiforeningen var repræsenteret af Skibsreder A. P. Møller og Direktør I. A. Kørbing, *The International Shipping Conference*, en Sæmmenslutning af næsten alle Rederiforeninger i Verden og repræsenterende ca. 90 Procent af Verdens samlede Skibsfart. Ogsaa paa anden Maade udbygges det internationale Samarbejde i denne Formandsperiode.

### A. O. ANDERSEN

Den 3. September 1925 nedlagde Skibsreder Chr. Sass af Helbredsgrunde sit Formandsmandat og afløstes af Direktør A. O. Andersen. Dette Valg var saa naturligt som en Refleksbevægelse. I denne Forbindelse tænkes ikke paa, at A. O. Andersen er Direktør for Det Forenede Dampskibs-Selskab, og at

altsaa tre af Foreningens seks Formænd i disse 50 Aar har været Leder af vort største Rederi. Ikke at dette ikke er tilstrækkelig Kvalifikation for Formandsposten. Men det specielt naturlige i, at Valget faldt paa Direktør A. O. Andersen, og at han modtog Valget, er, at ingen anden dansk Reder er saa intimt vokset op sammen med Dansk Dampskibsrederiforening. Da Adolf Carl blev valgt til Formand i 1895 overtog den da 20aarige A. O. Andersen, der den Gang var Kontorist hos Carl, ganske uofficielt Foreningens Sekretærarbejde. Og lige indtil 1914 udførte han, eller andre under hans Opsyn, Foreningens Sekretærarbejde. Og siden 1909 — med Undtagelse af Chr. Sass Perioden — har Direktør A. O. Andersen beklædt en eller anden Bestyrelsespost i Foreningen. Man kan trygt sige, at ingen anden dansk Reder har nedlagt et saa stort personligt Arbejde i Rederiforeningens Tjeneste som dens nuværende Formand.

Andre Egenskaber gør ogsaa A. O. Andersen selvskrevet til dette Æreshverv. I ham er forenet baade Tramp-Rederen og Rute-Lederen, en ikke helt almindelig, men lykkelig Kombination. Personlige Venskabsbaand knytter ham til Standens Ypperste i andre Skibsfartslande.

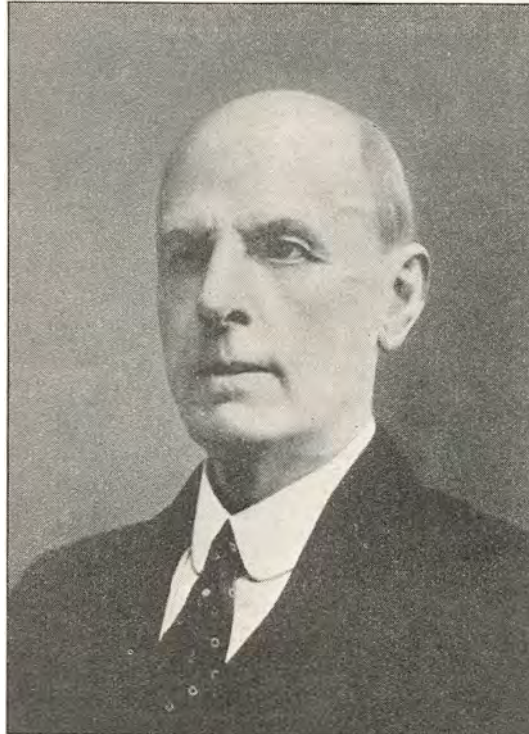
Der skal ikke her gaas i Detailler om Direktør A. O. Andersens store Indsats som Foreningens Næstformand

før og under Krigen. Det vilde kræve for stor Plads og sprænge Rammerne for denne Artikel. Lad os holde os til nogle af de springende Punkter fra hans Formandstid. Han indledede denne med en Række Forhandlinger med de forskellige Organisationer -- Sømændenes, Fyrbødernes, Hovmestrenes, Radiotelegrafisternes, Styrmandenes og Maskinmestrenes — som alle havde opsagt deres Overenskomster. Kun ved stor Smidighed og Uegennyttighed fra Redernes Side blev en landsskadelig Konflikt undgaaet.

### SØFARTSMONUMENTET PAA LANGELINIE

*Søfartsraadet*s Dannelse er i høj Grad A. O. Andersens Værk. Det traadte som bekendt i Stedet for Fællesrepræsentationen, som i flere Aar havde været uden Betydning og uden Indflydelse. I Søfartsraadet sidder Repræsentanter for Dansk Dampskibsrederiforening, Dansk Sejlskibsrederiforening, Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe, Den almindelige Danske Skibsførerforening, Københavns Skipperforening og Foreningen til Søfartens Fremme.

En af de smukkeste Begivenheder i Dansk Dampskibsrederiforeningens Historie skete i 1928 i Direktør A. O. Andersens Formandstid: det af Dansk Dampskibsrederiforening paa Langelinie rejste Mindesmærke for de i danske Handelsskibe under Verdenskrigen krigsforliste Søfolk. Det blev indviet den 9. Maj 1928 i Overværelse af Deres Majestæter Kongen og Dronningen, H. K. H. Kronprinsen og de øvrige Medlemmer af den kongelige Familie.



Direktør C. M. T. COLD,  
Formand for Dansk Dampskibsrederiforening,  
fra 13. Oktober 1911 til 2. April 1921.

I sin smukke Indvielsestale udtalte A. O. Andersen, at de Ofre, der var bragt af Søfolkene under Krigen, fortjente et *synligt* Minde, som frem i Tiden kunde vidne om den Indsats, danske Sømænd ydede i denne Trængselstid. Det tjener ham og Rederiforeningen til stor Ære, at dette Mindesmærke blev rejst over de 648 brave danske Sømænd, fredelige, vaabenløse Mænd, uskyldige Ofre i en grim Krig. Havde Rederiforeningen ikke taget Affære, havde disse Krigens sande Helte jo ikke faaet deres fortjente Monument. Og smukt er det, at Rederiforeningen, saavel som Søfartens andre Organisationer, paa de store Mindedage lægger Blomster ved Mindesmærkets Fod. Det er sundt for os Mennesker i Ydmyghed at mindes dem, der gav Livet for deres Land.

Som Digteren kvad:

End smykker vel din vaade  
Grav  
den Krans af Tang, som  
Havet gav.  
I Søens, svale, grønne  
Krypt  
der bleges dine Ben.  
Men den som blind for eget  
Gavn  
i Bølgen ristede Danmarks  
Navn,  
hans eget lever stærkt og  
dybt  
i Tanke som i Sten.

#### OG HVAD NU?

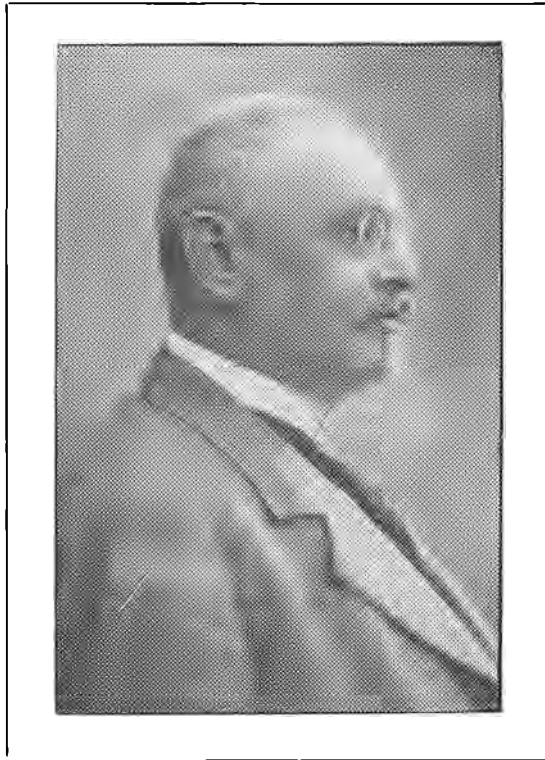
I en kort Artikkel som denne er det umuligt at give et fuldstændig Billede af, hvad Dansk Dampskibsrederiforening har været og er for Danmarks Skibsfart og for hele Landets Erhvervsliv. Man hører saa meget

om vore fortræffelige danske Landbrugsprodukter og den fortrinlige Tilstand, hvori de fremkommer paa det engelske Marked. Det er rigtig nok; de fremkommer i bedre Stand end Landets egne Landbrugsprodukter. Men en meget stor Del af Æren herfor kan tillægges Danmarks Skibsfart, *in casu* Det Forenede

Dampskibs-Selskab. Selskabet har indrettet de mest ideelle Baaede for Landbrugs-eksporten og desuden draget Omsorg for, at Jernbanetransporten i England foregaar langt hurtigere og billigere end af de engelske Landbrugsprodukter. Men Pladsen tillader som sagt ikke, at vi gaar i Detailler. Ej heller at vi nærmere omtaler den store Indsats, som de enkelte Redere indenfor Foreningen har ydet — fremragende Skikkelser som A. P. Møller, Chr. Andresen, H. A. Hansen, D. Lauritzen, A. N. Petersen, P. de Nully Brown, Marius Nielsen for blot at nævne nogle af Skibsfartens mange betydelige Mænd.

Nu staar Skibsfarten — Danmarks som hele Verdens — overfor en ny Fase i Udviklingen, maaske overfor dens Skæbnetime Det engelske Parlaments Beslutning om at beskytte den britiske Skibsfart — Formen har man endnu ikke fundet — betyder, som tidligere om-

talt her i Bladet, at den store Epoke i den internationale Skibsfarts Historie, som begyndte da England i 1849 ophævede den gamle Navigation Act, nu er afsluttet Denne Epoke, som man passende kunde kalde for Havenes Frihedsperiode, og hvorunder



Skibsreder C. H. R. S. A. S. S.,  
Formand for Dansk Dampskibsrederiforening,  
fra 2. April 1921 til 3. September 1925.



## DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING'S 50 AARS JUBILÆUM

Skibsfartsindustrien havde sin fagreste og rigeste Udvikling, vil nu, efter alle Solemærker at dømme, blive afløst af en trist Diskriminations- og Nedgangsperiode.

Englands Beslutning er jo taget under Passet af andre Landes Subsidiepolitik, og er selvfølgelig ikke rettet mod Danmark og de faa andre Lande, der har holdt deres Sti ren for Subsidier. Men betyder denne Beslutning, at engelske Trampredere statsunderstøttes, vil denne i første Række ramme Danmark og de øvrige Ikke-Subsidielande. Man vil deraf forstaa, at paa Dansk Dampskibsrederiforening og paa dens Formands Skuldre hviler i Øjeblikket tunge Byrder, og man maa haabe og ønske, at de endnu engang maa være i Stand til ved deres Forhandleres Snille at lodse Danmarks Handelsflaade over farlige Skær.

★



Cand. juris. E. MAEGAARD,  
Dansk Dampskibsrederiforenings  
administrerende Direktør.

Som løseligt omtalt vedtog Rederiforeningens Medlemmer efter Krigen at bygge deres eget Hus. Valget faldt paa Grunden i Amaliegade ved Siden af den C. K. Hansen'ske Ejendom, og Akademisk Arkitektforenings Formand, Arkitekt E. Monberg blev betroet til at skaffe de danske Redere et Hjem, og i Tilgift den københavnske Handelsstand en tip-top moderne Kontorbygning. Arkitekten løste Dobbelt-Opgaven med Held, og i Amaliegade 33 ligger den smukke Bygning, hvor Rederiforeningen har sine Kontorer, hvor det daglige Arbejde udføres under Direktør Mægaards Ledelse. Ovenoven Kontorer ligger den smukke Forsamlingssal — en af Byens smukkeste — og forskellige Udvalgsværelser.

Igennem den imponante Port kommer man ind i den ualmindelig smukke Gaard, hvor forefindes Opgangen til Rederiernes og beslægtede Virksomheders Kontorer.



Rederiforeningens smukke Bygning, Amaliegade 33.

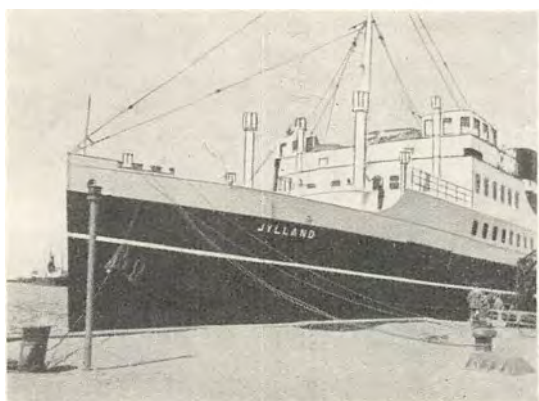
## DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING'S 50 AARS JUBILÆUM



Interiør fra Rederiforeningens smukke Gaard:  
Opgangen til Forretningskontorerne.

## EFFEKTIV LØSNING AF VENTILATIONS-PROBLEMET

Ventilation i Skibe, navnlig i et Passagerskib, fordrer efterhaanden en mere og mere effektiv Løsning. Opgaven ved stationære Anlæg kan være vanskelig nok at løse paa rette Maade, men bliver dobbelt vanskelig



M/S »Jylland«, den nye Kalundborg-Færgen.

om Bord i Skibe, hvor ganske særligt Hensyn maa tages til Luftkanalernes Placering og til disses Føring gennem Dæk og Skodder, ligesom ogsaa Udstrømningsaabningernes Anbringelse kan volde de største Vanskeligheder.

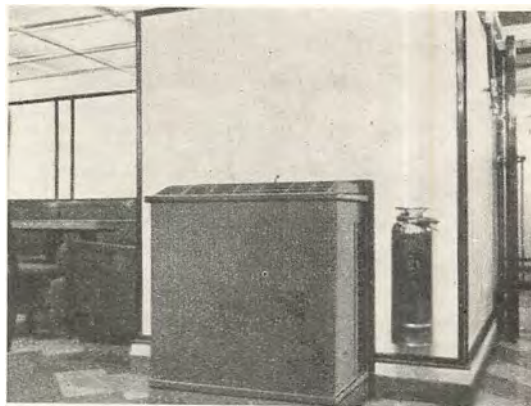
Ventilator og Motor maa som oftest anbringes paa Dæk eller andet udsat Sted. Motoren maa derfor være marinekapslet. De indknebnede Pladsforhold forlanger smaa Kanaler med mange Knæk, der atter fordrer stort Kraftforbrug og let giver Anledning til Støj og Sus og daarlig Luftfordeling i Rummene.

Man har derfor ved den nye Kalundborg Færgen — første Gang indenfor den danske Flaades Historie — valgt en helt anden Fremgangsmaade for at løse Ventilationsproblemet, idet man har anvendt smaa, helt i Staal-skabe sammenbyggede Ventilationsaggregater, de saakaldte »Aerovent«-Apparater af Glent & Co. Fabrikat.

Disse Apparater kan — som det ses paa Billedet — bygges sammen med det øvrige Inventar, saa de danner eet Hele, og hvert Apparat indeholder i sig baade Ventilator, Motor, Luftfilter og Varmeflade og kræver praktisk talt ingen Luftkanaler.

I hvert Rum, der ønskes ventileret, kan opstilles eet, to eller flere Apparater. Med nogle enkelte Greb paa forskellige Haandtag kan Apparatet standses, sættes i Gang og reguleres ganske efter Rummenes Behov, og Betjeningen, der er i Rummet, kan selv dirigere den ønskede Ventilations- og Opvarmningsgrad.

Udsugningen af den daarlige Luft fra de ventilerede Rum finder Sted gennem spalteformede Aabninger, anbragt langs Gulve og Loft, idet Luften bag ved Panelerne



I »Jylland« findes anbragt ialt 10 af disse Aeroventapparater, der ialt præsterer ca. 12,000 m<sup>3</sup> Luft pr. Time.

samles til enkelte Kanaler, der fører til Udsugningshættene.

Færgen er iøvrigt overalt udrustet saavel hvad »Up-take« som »Down-cast« Hætter angaar med Aeroфонhætter af Glent & Co. Fabrikat.

# FRA SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE'S NYTAARSNUMMER 1934

## SKIBSFARTEN I LÆNKER

Vi britiske Redere har klaret os saa længe vi kunde, og Resultatet af de andre Nationers og Storbritanniens oratoriske Felttog mod Subsidielolitikken er blevet, at de britiske Redere har set sig nødsaget til at affatte en meget kraftig Rapport, hvori deres Kaar skildres og hvori det hvide Flag bogstavelig talt hejses over Trampskibsfarten, sanrtidig med at man bønfalder Regeringen om at bevilge Statsstøtte.

Andre Forsvarsmidler er blevet foreslaaet i Trampredernes Rapport. Disse gaar ud paa at reservere Handelen mellem Empiriets Dele for britiske Skibe alene, hvorved der vilde blive rettet et kraftigt Slag mod de Nationer, der yder Subsidier til deres Skibsfart.

Regeringen har hidtil udtrykt sin Sympati for den britiske Skibsfart i dens nuværende vanskelige Stilling, og vi venter derfor blot paa at se, hvad Regeringen agter at foretage sig til Støtte for den britiske Skibsfart.

Det bliver interessant at se, hvilke Forholdsregler de skandinaviske Lande, Tyskland, Holland, Belgien og Grækenland vil træffe.

R. S. Dalgliesh,  
Eks-Præsident for

Chamber of Shipping of the United Kingdom.

## DEN FRANSKE SKIBSFARTS SPECIELLE HANDICAP

Rent bortset fra de Hindringer, den økonomiske Depression lægger i Vejen for den franske Skibsfart, er de franske Redere hæmmet af adskillige Faktorer, som ingen Indflydelse har haft paa Konkurrenterne i Udlandet. Saaledes var den Depreciering af »Sterling«ens Værdi, der fandt Sted i Fjor, et haardt Slag for dem, medens den tvungne Gennemførelse af Otte-Timers-Arbejdsdagen indenfor den franske Handelsflaade kun er et »sørgeligt« Privilegium, der har til Følge, at et Skib, der under skandinavisk Flag vilde kunne klare sig med en Besætning paa 21 Mand, Officererne indbefattet, vilde behøve en Besætning paa 35 Mand, hvis det paagældende Skib overførtes til et fransk Rederi. Utvivlsomt har de Mennesker, der i de sidste Maaneder i bitre Vendinger har kritiseret Forslagene om at hjælpe de franske Redere, ikke taget dette Forhold med i Betragtning. »Loi Tasso«, der netop har til Hensigt at hjælpe paa den Handicap, der er opstaaet ved Gennemførelsen af Otte-Timers-Arbejdsdagen, er hidtil ikke blevet ratificeret af Parlamentet, og et andet Lovforslag er nu under Udarbejdelse, hvori der ogsaa ydes »Kompensationer« til de franske Redere.

Det er værd at understrege, at denne Hjælpeaktion er blevet foreslaaet af en socialistisk Deputeret (M. Tasso, Præsident for Handelsmarinens Komité i Deputeretkammeret) i den direkte Hensigt at bøde paa Arbejdsløsheden indenfor Skibsfarten.

Olivier Quéant.

Medlem af den Franske Maritime  
Ligas Raad.

## SKIBSBYGGERIETS GENOPBLOMSTRING

Hensigten med disse Bemærkninger er at vise, at den inaktive Periode, der har været karakteriseret for selve Skibsværfternes Værfter i det sidste halvandet Aar, har været en af de mest aktive paa de paagældende Værfters Tegnestuer, man endnu er stødt paa i Skibsbygningens Historie.

Det er en velkendt Sag, at der er intet, der som en tvungen Ferie sætter en Mand i Stand til at om-

regulere sit Syn paa de Problemer, han til daglig er optaget af. Og bygger vi nu videre paa denne Idé, kan vi sige, at i al den Tid, da Værfterne var fuldt beskæftiget med at fabrikere saa megen Tonnage, som med Rimelighed lod sig gøre, var der kun lidt, om overhovedet nogen Tid tilovers til selve det Grundproblem: at forbedre Skibet som Skib betragtet. Det gjaldt da snarere om skyndsomst at faa udarbejdet Planer, hvori man kun tog Hensyn til Øjeblikkets Krav og hvori man i saa ringe Udstrækning ændrede den hidtil kendte Skibstype, som det lod sig forene med de nye Krav man stillede til Skibet.

Men da der ikke længere kom Bestillinger paa Nybygninger stod Konstruktørerne overfor det ubehagelige Døbelthverv, dels at skulle finde paa noget at beskæftige deres Tanker med, dels at skulle reifærdiggøre sig selv, og der er ingen Tvivl om, at der over hele den skibsbyggende Verden er fejlet en ukontrolabel Bølge af Koncentration om de Problemer, som vedrører et Skibs Forbedring, og det Skib, Værfterne nu tilbyder Kunderne, det være sig et Dampskib eller et Dieselskib, til Kul- eller til Oljefyring, er Skibet fra de gode Tidens Dage saa uendeligt overlegen i Kvalitet, at Programmer, som f. Eks. *Anglo-Saxon's Program for Nybygninger, har med eet Slag gjort store Grupper af Højkonjunkturernes Skibe ubrugelige*, saa det ser ud, som om vi er paa Vej til at naa Skibsbyggerens Mekka, hvor denne kan lære Automobilindustrien Kunsten efter og gøre Forældelse ikke blot til et Spørgsmaal om at bygge et nyt Skib, naar det eksisterende Skib var ved at falde fra hinanden, men snarere til et Spørgsmaal om automatisk Aar efter Aar at producere mere og mere effektive Modeller. Denne Analogi er naturligvis ikke aksakt, da man kun kan gøre sig Forhaabninger om at lave mindre Raffinementer paa Skibet, naar dette har naaet en vis Grad af Fuldkommenhed.

Skibsbyggerne har været Ofre for Verdensdepressionen og har ganske naturligt og logisk afholdt sig fra at bygge ny Tonnage. Skibsbyggerne har været ufrivillige Ofre for Redernes daarlige Kaar, men ved at afholde sig fra at bygge ny Tonnage har Rederne derved skaffet sig et Ris til deres egen Bag, thi Skibet af i Dag, ligegyldig hvilken Type det tilhører, om det er et Passagerskib, et Ruteskib eller et Tankskib til Kystfart, er et højst effektivt Handelsvaaben, der automatisk gør sine Forgængere forældede og ubrugelige.

A. C. Hardy.

## DET SKANDINAVISKE SAMMENHOLD

I de sidste Dage af det gamle Aar mødes Repræsentanter fra de norske, svenske og danske Skibsfarerforeninger i Oslo. Forhandlingerne er strengt fortrolige, og ingen udenfor de Delegeredes egen Kreds véd, hvad disse Forhandlinger drejer sig om.

Det er dog temmelig sikkert at forudsige, at disse Forhandlinger i første Række vedrører Muligheden af en yderligere Udvikling af Samarbejdet mellem Rederne i de nordiske Lande. De nævnte tre Lande er, bortset fra Holland, de eneste overlevende af Frontkæmperne for Friheden paa Havene. Den nærmeste Fremtid vil vise, om de vil være i Stand til at fortsætte denne Kamp eller, for at undgaa at faa deres Skibe tvunget af Havene af Landene med den store Pengepung, de bliver nødsaget til at slutte sig til Subsidie-Ædernes og Diskriminanternes glade Skare. Men under alle Omstændigheder er det ønskeligt, at de tre søførende Brødre folk holder sammen og med fælles Front affarerer alle subsidierede Angreb paa deres Skibsfartsinteresser.

En norsk Reder.

A. P. MØLLER  
 D/S **SVENDBORG** - D/S af 1912

KONGENS NYTORV 8

Aktieselskabet  
 Dampskibsselskabet  
**O R I E N T**

Ved Stranden 14

Dampskibsselskabet  
**P R O G R E S S**  
 (Marius Nielsen & Søn)

Kalvebod Brygge 4

Dampskibsselskabet  
**V E N D I L A**  
 (Svendsen & Christensen)

Frederiksgade 1

**A. N. PETERSEN**  
 Det Dansk-Franske Dampskibsselskab A/S

**L A K S E G A D E 8**

Dampskibsselskabet  
**D A N I A**  
 (CHR. ANDRESEN)

Amaliegade 33

Dampskibsselskabet  
**H E I M D A L**  
 (Martin Carl)

Stockholmsgade 55

D/S **P A C I F I C**  
 D/S **N O R D A N I A**  
 (L. R. Schmith)

**A M A L I E G A D E 3 3**

# “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 9. Januar 1934.

Som kun naturligt er — eller hverfald forstaaeligt — giver de fleste af de for Flertallet af de danske Redere mest betydende Fragtmarkeder ikke Stof til megen Omtale paa denne Aarstid, og da navnlig i en Krisetid, som den vi endnu er midt i og i bedste Fald netop saa smaat begyndt at arbejde os ud af. Er det saaledes i Almindelighed vanskeligt at give en ugentlig tilbagevendende objektiv Rapport den Variation, der kunde bekræfte det gamle Ord: »Forandring fryder«, er dette navnlig Tilfældet, naar Referenten — som idag — kun for Tilfældet skriver i denne Rubrik. Dette undskylder forhaabentlig, at Traaden i Indledningen til sidste Uges Fragtberetning samles op i Forventning om, at den kan spindes lidt længere endnu.

Som sidst saa belegnende og rigtigt sagt: »Hvorledes Forholdene kan udarte i 1934 *ved ingen*«, og der findes paa denne Planet næppe nogen, der med Sikkerhed *kan* eller blot *tør* stille Horoskopet for det netop paabegyndte Aar; dertil er Problemet for omfattende og alvorligt og altfor afhængigt af mange og komplet uberegnelige Faktorer, hvoriblandt i første Række: Stor- og Smaapolitik i alle 5 Verdensdele. Dette er dog kun en Grund mere til at søge efter synlige Tegn paa, at den Ændring og Bedring af Forholdene, som man nu paa 5. Aar med Længsel spejder efter, er i Sigte. Som ogsaa sidst udtalt: »*Det sér bedre ud*«, omend underforstaaet: saavidt skønnes kan og paa Baggrund af de senere Aars Daarlighed og tilsyneladende Haabløshed. Det er glædeligt at se, at Størsteparten af de af Handelens og Skibsfartens Mænd i saavel Ud- som Indland fremsatte »Nytaarsbetragtninger« er præget af en tiltagende Tro paa, at Bladet langt om længe er ved at vendes. Troen — kan den end efter Sigende flytte Bjerge — gør dog ikke Sagen klar, men da den utvivlsomt er underbygget med Realiteter, og derfor ikke at forveksle med en villet, ungdommelig Optimisme, tør den tages som Tegn paa, at del nu er Alvor: at vi virkelig gaar mod lysere Tider. Tilbage er saa kun at haabe, at en Genopblomstring af Verdenshandelen — og dermed naturligvis ogsaa Skibsfarten — naar den kommer, maa vise sig at hvile paa et sundt og holdtbart Grundlag, ikke forbigaaende Foreteelser, som Historien kan opvise talrige Eksempler paa, sidst men ikke mindst i dette Aarhundrede. Det vil ganske vist saa tage længere Tid med Helbredelsen, men denne vil til Gengæld vise sig saa meget grundigere.

## TRÆLASTMARKEDET

giver — hvad ikke kan forundre nogen — ikke megen Grund til Omtale og Interessen samler sig først og fremmest om Spørgsmaalet om, hvorledes den kommende Sæson kan lænkes at ville forme sig. Der cirkulerer allerede enkelte store Propskontrakter, saavel fra Hvidehavet som Østersøen, men disse giver intel Holdepunkt, og de givne Fragtantydninger indbyder saa sandt ikke til Forudskønning, som f. Eks. 25,000 Favne Pulpwood Archangel/Calais el. Rouen, Afskibning jævnt fordelt over Sæsonen, 33/- per i.p. Favne, f.o.b. og stuvet, 25/30 Favne Lastning/Losning per

Luge og Dag, despatchmoney, 5 pCt. Kommission. DDB-Ladninger fra Østersøen udbydes navnlig af hollandske Befragtere, ogsaa til utilfredsstillende Rater, og det tør vel anbefales i det hele taget at udvise Forsigtighed ved Befragtning af Ladninger til »Guldlande« som Holland, Belgien og Frankrig, saalænge der fra Befragternes Side ønskes sluttet paa Basis af de paagældende Landes Papirmønt.

## KUL, KOKS etc.

For »Baltic-destination«s Vedkommende er Markedet vedblivende meget flovt og med ringe Tilgang af nye Ladninger. Navnlig for Koksladningernes Vedkommende har det milde Vejr sikkert sin store Andel heri. Af Ugens Befragtninger kan anføres:

*Fra Tyne Range:* København 3,100 T. Kul, 4/- 84/800 prompt; København 2,800 Tons Kul, 4/- 84/1,000 22/-; Horsens 3,000 Tons Kul, 4/3d., 500 Losning; Bandholm 1,600 Tons Kul, 5/3d., 350 Losning; Korsør 1,200 Tons Kul, 5/3d., 500 Losning; Mariagerfjord 2,600 Tons Kul, 4/-; Rønne 1,200 Tons Kul, 5/4½d., 300 Losning; Norkøping 2,400 Tons Kul, 4/9d., og endvidere: Glasgow/København, 2,750 Tons Koks, 6/7½d., 84/600, 15/1' Danzig el. Gdynia/Amsterdam el. Rotterdam, 3,150 Tons Kul, 4/9d. 96/1,000.

## MIDDELHAVET etc.

*Nedgaaende:* Navnlig for de større Baades Vedkommende er Tendensen fastere, mere som Følge af Redernes Tilbageholdenhed end stigende Ladningsudbud. Af Afslutninger kan nævnes:

*Fra Tyne Range:* Nizza 4,500 Tons Kul, 6/6d.; Catania, 4,500 Tons, 6/-; Servola, 6,800 Tons, 6/3d.; Oran 3,600 Tons 6/7½d.

*Fra Wales:* Genoa el. Savona, 6,000 Tons 6/-, 8,000 Tons 6/7, Alexandria 6,000 Tons 5/9d., Port Said 8,400 Tons 5/9d.

*Hjemgaaende* kan den begrænsede Aktivitet for Størstedelens Vedkommende henføres til Erts- og Fosfatladningerne til uforandret lave Rater, bl. a. 5,000 Tons Bona/Midlesbrough 6/3d., 5,000 T. Benisaf/Glasgow 5/6d., 4,700 Tons Melilla/Midlesbrough 6/3d.

## NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

*Vestgaaende:* Blandt de faa Afslutninger bemærkes: Forth/Halifax, 2,400 Tons Kul, 7/3d.; Humber/Halifax 2,500 Tons Kul, 7/1½d.; Swansea/Halifax, 2,500 Tons Kul, 7/6d., alle med fri Losning.

*Hjemgaaende:* Det kneb til Tider for Oliekagerne fra Gulften at konkurrere med gl. Jern-Ladningerne fra Nord- og Sydstatene, navnlig naar Tonnagen var paa denne Side af Key West. Dollarsfaldet har i de senere Maaneder styrket de amerikanske Jernhandlere stærkt i Konkurrencen paa det europæiske Marked. Af Afslutninger fra de forskellige Centrere anføres:

Philadelphia/Cork og Limerick, 27,000 quarters, 3/- per qrt 20/1 Annullering, Philadelphia og New York/Humber, 4,700 Tons gl. Jern, 10/6d., f.i.o. Januar Afskibning, Jacksonville (Florida)/U.K., 4,000 Tons gl. Jern, 11/9d. f.i.o. 10/2 Annull.

*Santo Domingo/U.K. Cont.*, 6,000 Tons Sukker 15/-, 31/1 Annull., hvilket var Toprate, og senere er igen sluttet 7,000 Tonnere til U.K. Cont. til 12/9d. og til Marseilles 13/6d., begge 1. Halvdel Februar.

4,000/5,000 Tons *Oliekager* Gulften/4 danske Havne søgte forgæves Aftager til 17/6d., der refuseredes af svensk Reder til Fordel for gl. Jern.

Fra *Nord-Pacific* sluttedes engelsk 8,600 og 8,400 Tonner til London el. Hull henholdsvis Vestkyst England (inkl. Belfast el. Dublin), begge til 20/6d. og 25/2' Annull., sidstnævnte option af London til 20/-.

## SYDAMERIKA

*Udgaaende* er Tonnageefterspørgslen stadig ringe og Be-



## DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

Telefon Nr. 6300, Omst. til samtlige Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.



Aktieselskabet  
**Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866.**

Tordenskjoldsgade 34

Det Dansk-Norske  
**Dampskibsselskab A/S**

(R. A. Robbert)

Amaliegade 33

Dampskibsselskabet  
**ØRESUND A/S**

Havnegade 49

THE ENGELHARDT  
 DECKED LIFE BOAT Co.

REDNINGSBAADE  
 OG LYSTBAADE

AMAGER STRANDVEJ  
 TELF. KASTRUP 622 ——— KASTRUP

**Centralanstalten for Revision**

*Helge Andersen    Frans Bruun*  
 Statsautoriserede Revisorer

Dronningens Tværgade 5<sup>1</sup>  
 Telefon C. 6000                      Tlgr.-Adr. "Reorgano"

  
**CORNELIUS  
 KNUDSEN**

er  
 VORT LANDS  
 største og førende  
**NAUTISKE  
 ETABLISSEMENT**

## An-Tiok-Sid mod Rust

**An-Tiok-Sid** er ikke Maling, hvorunder Rusten ufortrødent æder videre. er en tyndtflydende Vædske, som ved Paastrygning kemisk omdanner Jernoverfladen og evt. tilstedeværende Rust til Rustbeskyttelse. Beskyt Skibenes Jerndelev mod Rustens Ødelæggelse, anvend **An-Tiok-Sid**

**Jørgen Ohlsen** Ved Stranden 6 **København K.**  
 Tlf. Centr. 9542

talingen lige daarlig, men man har forlængst opgivet at forundre sig over, at der overhovedet kan faas Tonnage til de snart obligate 9/- Buenos Aires, 8/6d. Monte Video og 8/- Rio de Janeiro, ikke mindst i Betragtning af den langsomme og urimelig dyre Losning.

*Hjemgaaende:* Den seneste Annulleringstermin, der vides sluttet til endnu, er 10. Marts, for hvilken 6,800 og 6,200 Tonner sluttedes fra n.a. Rosario til U.K. à 16/-, option Antwerpen eller Rotterdam 15/6d., medens 6,500 Tonner med 5/3' Annullering fra n.a. Rosario til U.K. option Antwerpen el. Rotterdam betalles med 16/3d. For Lastning n.a. San Lorenzo sluttedes bl. a.: 5,600 Tonner, Adriaterhavet, 18/3d. Basis 1 Lossehavn, Option hele Ladningen i Buenos Aires el. La Plata 1/- Reduktion, 31/1' Annull. I Slutningen af Ugen viste Befragterne stigende Tilbageholdenhed, navnlig for senere Positioner.

Foruden sidst omtalte 100,000 Tons store Salg af Salpeter til Tyskland fra Chile, rapporteres sluttet endnu en tysk Damper til Bordeaux/Hamborg Range til 19/6d., 31/3' Annull.

### ØSTEN

Østens Markeder byder næppe mange danske Tramp-Baade Beskæftigelse og var gennemgaaende saa temmelig stillestaaende. For Bønner fra Dalny sluttedes 2 7,600 Tonner til Rotterdam el. Hamborg begge à 25/-, den ene

1. Halvdel Februar, den anden per Januar og med Option af Hull à 1/3d. extra.

### TIME-CHARTER

I vestindisk Fart sluttedes bl. a.:  
3,800 Tonner (Singledecker), 1 Rundrejse, prompt Levering New York, 95 cents, 3,500 Tonner (Singledecker), 1 Rundrejse i Fortsættelse, 90 cents, og for østgaaende »Atlantic-trip« dansk 3,800 Tons Turbinebaad, prompt Levering New York, Aflevering U.K.—Havre/Hamborg Range, Doll. 1.70.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Nordisk Skibsrederforenings Advokater i London

Advokat J. E. H. Sinclair er udtraadt af Firmaet *Botterell & Roche* i London, der som bekendt hidtil har varetaget *Nordisk Skibsrederforenings Interesser* der.

Hr. Sinclair har startet sin egen Sagførerforretning og allieret sig med Hr. *Clifford Temperley*, en Nevø af den ogsaa blandt skandinaviske Redere velkendte Advokat *Robert Temperley* af Firmaet *Botterell, Roche & Temperley*.

Advocaterne Sinclairs og Temperleys nye Firma vil (Fortsættes Side 41).

## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

### SKIBSBYGNING I SKANDINAVIEN

En Antydning i et dansk Blad om, at de danske Værfter snart vil komme til at anvende to Tredjedele af deres normale Arbejderstab, henleder ens Opmærksomhed paa Stillingen indenfor den danske Skibsbygningsindustri, og samtidigt kan det have sin Interesse at undersøge Forholdene i Danmarks Nabolande Norge og Sverige. Vore Læsere vil have bemærket, at adskillige Ordre til danske Værfter er blevet bekendtgjort for nylig. Derved er det samlede Antal Ordre paa Haanden blevet bragt op til 17, heri indbefattet et Par Tanskibe, tre-fire store Motorfragtskibe, syv Frugttransportskibe, et mindre Passagerskib og den største Motortrawler i Verden. Over Halvdelen af den samlede Tonnage, der udgør 83,000 Tons Dødvægt, bygges for udenlandske Rederes Regning, og Størstedelen af denne Tonnage vil ikke blive motordrevel. Den sidste Kvartalsopgørelse i Lloyd's Skibsregister har udvist en gradvis Forbedring af det danske Skibsbyggeris Stilling gennem det forløbne Aar, og der er Tegn til, at denne Tendens vil fortsættes. De danske Værfters Produktion i Fjor (22,000 Tons) er den laveste siden 1911 (med Undtagelse af 1917) og beløb sig til kun en Sjette-del af Gennemsnitsproduktionen for den foregaaende 4-aarige Periode, men i 1933 og 34 bliver det i hvert Fald bedre.

Arbejdet paa de svenske Værfter derimod er gaaet noget tilbage i Løbet af 1933. Det blev nylig rapporteret til den svenske Komité ved Lloyd's Register, at den samlede Mængde Tonnage under Bygning beløb sig til 63,000 Bruttotons, skønt man havde Ordre paa Haanden paa yderligere 19,000 Tons. Der er senere blevet givet Ordre paa 3—4 andre Skibe. Den Del af Arbejdet, der udføres for udenlandske Rederes Regning, er endnu større end i Danmark, og mens den Tonnage, der i Danmark bygges til norske Redere, kun omfatter to Skibe paa tilsammen 18,700 Tons Dødvægt, bliver 11 Skibe paa tilsammen ca. 70,000 Bruttotons bygget i Sverige for norske Rederes Regning. Et af de i Danmark byggede og ni af de i Sverige byggede Fartøjer er Tankbaade. Fjorten Skibe paa tilsammen ca. 61,000 Bruttotons er løbet af Stabelen i Sverige i Aar mod 43,490 Tons i Fjor og over 100,000 Tons i hver af de foregaaende fire Aar. Med Undtagelse af eet Skib, paa 560 Bruttotons, er hele indværende Aars Tonnage løbet af Stabelen i Göteborg. To-tre Skibe ligger paa Bedding i Malmø, men Göteborg er stadig det travleste Skibsbygningscentrum. Som i tidligere Aar har Gøtaverken haft Ansvaret for Størstedelen af den svenske Tonnageproduktion, og man vil endnu kunne huske, at dette Selskab fornylig erklærede, at der vilde blive udbetalt en Dividende paa 8 Procent, en

Kendsgerning, der endnu stærkere befæster Gøtaverkens Stilling som et af Verdens fortrinligste Værfter.

Skønt Nordmændene saaledes giver de svenske og de danske Værfter en betydelig Mængde Ordre, finder Nordmændene dog, at det Offer, de bringer ved at placere deres Ordre hjemme, er for stort til, at man kan bære det under den voldsomme Konkurrence, der finder Sted nuil dags. Det er sandt nok, at et Par norske Værfter har vist, at de kan bygge Motorfragtskibe og Tankbaade, men de fleste af de Skibe, der er blevet bygget i Norge, har været smaa. Denne konstante Ordreflugt til Ulandet har naturligvis været Genstand for en heftig Diskussion i Norge, og man vil erindre, at en Regeringskommission med Repræsentanter for Skibsfarten, Skibsbygningsindustrien, Bankvæsenet, Fagforeningerne og Forsikringselskaberne nedsattes for over et Aar siden med det Formaal at hjælpe Skibsbyggeriet. Der klages over, at man placerer Ordre hos udenlandske Værfter uden i Forvejen at have forhandlet med Kommissionen. Man har antydnet, at en af Hovedgrundene til, at de norske Redere placerer Ordre hos udenlandske Værfter, er de gunstige Betalingsvilkkaar, der noteres af de paagældende Skibsværfter, i Forbindelse med de lave Priser.

En anden Faktor, der bidrager sit til, at de norske Ordre gaar til danske og svenske Værfter, er Forholdet mellem de paagældende Landes Valutaer. Den norske, svenske og den danske Valuta er alle deprecieret i Forhold til Sterling. Dette giver den svenske Skibsbygger en ubetydelig og den danske en væsentlig Fordel, naar de angiver deres Pris, thi selvom Staalet, de anvender, købes i Guldstandardlande paa Kontinentet, derved bliver dyrere, er Lønnen, som udgør en væsentlig Del af Produktionsomkostningerne, ikke blevet hævet tilsvarende. I en Valuta, der i Værdi er forringet med 23 Procent i Forhold til Sterling, har de danske Værfter en virkelig Fordel, naar de giver Konkurrenttilbud paa det internationale Marked. For Sveriges Vedkommende beløber Deprecieringen sig ganske vist kun til 7 Procent, men den Fordel, der alligevel foreligger, udnyttes helt.

Lloyds List.

### BEKENDTGØRELSE

AF Emile Robins Legat til Redningsbelønning vil en Portion, stor 500 Kr., kunne bortgives til en dansk Skibsfører, der farer i udenrigs Fart, og som i Aaret 1933 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 1934.

Justitsministeriet, den 4. Januar 1934.

# CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

Kgl. Dansk Konsulat for Scotland.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

## ATKINSON & PRICKETT Ltd.

SHIPOWNERS — SHIPBROKERS — BUNKER CONTRACTORS

**HULL** (HEAD OFFICE) ALSO OWN OFFICES & STAFF AT  
**GOOLE, GRIMSBY & IMMINGHAM**  
 Cable Address: "CLEARANCE" HULL (Delivered all Hours)

## VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM  
ANTWERP

Skibsredere, Skibsmæglere og  
 Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
 Telegram-Adr.: VINKECO. Codes: Scotts, Watkins, Bentlevs.

Grundlagt 1874

## Th. Höeg \* Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staaalskibe

Rød og Graa Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe  
 Patent Mønje Graa Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:  
 Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.  
 Telefon: Central 13779.

## A/B. BRUHN Co. O/Y

(tidl. J. BRUHN, Etabl. 1879)

Skibsmæglere og Befragtnings Agenter

Medlemmer af  
 The Finnish Shipbrokers Association, The Baltic & International  
 Maritime Conference og Nordisk Skibsrederforening

KOTKA (Finland)

Tel.-Adr.: BRUHNCO, KOTKA

## HERMAN ANDERSSON

Etabl. 1902

Adm. Dir.: A. F. WILÉN

Skibsmæglere · Assurance · Speditører

Tel.-Adr. ANDERSSONCO. Coder: Alle Shipping-Coder

## ULEÅBORG & HAUKIPUDAS

Medlem af The Baltic and International Maritime Conference  
 Medlem af The Finnish Shipbrokers Association  
 Spansk Vicekonsulat

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
 Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## STEVEDORE

Telefoner: **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.:  
 537 & 4055 Mամdresch

Aalborg

## KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTERINTERESSENT-SELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.  
 KAJ & PAKHUSE: HOLMS PLADS

HOVEDKONTOR:  
 TLF. C. 3491 & 13370

EFTER KONTORTID KALDES:  
 S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
 PAKHUSFORRETNING

ODENSE

## S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Wessberg &amp; Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2669

R A N D E R S

## IVER C. WEILBACH & CO

SØLVER &amp; SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Telegr.:

Grundlagt 1744

Compassweilbach



Specialforretning: Kompasser &amp; Nautiske Instrumenter



## CHR. MØLLER A/S

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER  
 ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING  
 OLJETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

## JENS WITH

Skibsproviantering

Amaliegade 3. København K.

Telgr. Skibswith

Telf. 5349 — 411 &amp; 7215

Erlager Nr. 38—40—49—53

Proviantlokale Nr. 1

# DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/s

## BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

### KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

#### AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28  
Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.  
Telegram-Adresse: PACAO

drive Sagførervirksomhed under Navnet *Sinclair, Roche & Temperley* og har lejet sine Kontorer i 34 Old Broad Street. Advokat *Sinclair* vil fremdeles, som hidtil, beskæftige sig med Foreningens Sager.

For omkring halvandet Aar siden blev Overretssagfører *Chr. Kjerschow, Oslo*, paa Nordisk Skibsrederforenings Foranledning engageret af Firmaet *Botterell & Roche* for at bistaa ved Behandlingen af Foreningens Sager. Hr. *Kjerschow* følger Hr. *Sinclair* over i det nye Firma og der er Anledning for enhver, som maatte ønske at benytte sig af dette Firmas Tjenester, at adressere Henvendelsen til Hr. *Kjerschow*, som da vil sørge for, at det videre forødnede bliver foretaget af det firma, i hvis Tjeneste han er.

#### Ulykkesforsikringsforbundet for dansk Søfart og Fiskeri

Den gensidige Forsikringsforbund, der i Medfør af Ulykkesforsikringsloven af 20. Maj 1933 § 16 vilde være at oprette til Overtagelse af det Ansvar, der paahviler Redere, Arbejdsgivere og Erhvervsdrivende indenfor dansk Søfart og Fiskeri m. v. i Henhold til nævnte Lov, er nu oprettet under Navn af *Ulykkesforsikringsforbundet for dansk Søfart og Fiskeri* og traadt i Virksomhed.

Forbundets Repræsentantskab bestaar af Formand og Næstformand samt 15 Repræsentantskabsmedlemmer. De af Dansk Dampskibsrederiforening valgte 6 Repræsentanter er følgende: Kontorchef *Chr. Bayer*, Skibsreder *Hans Christensen*, Skibsreder *H. A. Hansen*, Skibsreder *Knud Hansen*, Skibsreder *E. Hahn Petersen* og Skibsreder *L. R. Schmith*. Dansk Sejlskibsrederi-Forening har valgt Skibsreder *Erik B. Kromann*, Marstal, og Dansk Sejlskibsrederi-Forening for mindre Skibe Skibsmægler *Chr. Møller*, Rønne, og Translatør *L. Rasmussen* til Repræsentantskabsmedlemmer. De øvrige 6 Repræsentantskabsmedlemmer er valgt af Dansk Fiskeriforening.

Paa det den 18. December 1933 afholdte konstituerende Repræsentantskabsmøde valgtes Overretssagfører *Henrik Støhr* til Formand for Forbundets Repræsentantskab og Bestyrelse. Til Næstformand valgtes hidtilværende Formand og Forretningsfører for »Forsikringsforbundet for danske Fiskere og Søfolk«, Kontorchef *E. E. Lange*.

Til Medlemmer af Forbundets Bestyrelse valgtes paa det nævnte Møde: Kontorchef *Chr. Bayer*, Skibsreder *H. A. Hansen*, Skibsmægler *Chr. Møller*, Rønne, Kutterfører *J. S.*

*Christensen*, *Esbjerg*, og *Fisker Axel Henriksen*, Tapperneje.

Forbundets Direktør er den hidtidige Direktør for »Danske Rederes Ulykkesforsikringsforbund«, *V. Andersen*. Forbundets Kontor er *Amaliegade 33*.

Forbundet bestaar af to Afdelinger, en Søfartsafdeling og en Fiskeriafdeling, der hver har sit særlige Regnskab.

## POLENS KULEKSPORT

### i November Maaned

Gesandtskabet i Warsawa indberetter Tallene for de fra Polen i November Maaned d. A. eksporterede Kvanta Kul, saaledes som Eksporten fordeler sig paa de forskellige Lande:

	i 1000 Tons
Østrig .....	144
Ungarn .....	1
Czekoslovakiet .....	34
Sverige .....	268
Norge .....	62
Danmark .....	65
Island .....	4
Finland .....	83
Letland .....	6
Estland .....	2
Frankrig .....	98
Belgien .....	13
Irland .....	72
Holland .....	19
Schweiz .....	4
Italien .....	68
Jugoslavien .....	3
Rumænien .....	5
Grækenland .....	6
Algier .....	15
Ægypten .....	7
Tyrkiet .....	4
Gibraltar .....	9
Bunkerkul .....	29
Ialt.....	1021
Danzig .....	27
Ialt.....	1048

## POSITIONSLISTE PR. 9. JANUAR 1934

### A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
s.s. *Aalborg*, ank. Dunkirk 5.1.  
s.s. *Aalborghus*, Eliksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *Aarø*, Olesen, ank. Blyth 6.1.  
m.t. *Aase Mærsk*, afg. Campana 12.12.  
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, pass. Suez 23.12. p. R. t. Singapore.  
s.s. *Agnete Mærsk*, ank. Crotone 27.12.  
s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Santos 6.1. til Kbhvn.

# WEIOLIN

## PATENT SKIBSFARVER

Fineste danske Fabrikat

Spørg Deres Skibshandler.

AAGE WEIHE  
SKIBSFARVEFABRIK  
• NYHAVN 43 •

s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Algarve*, Lund, afg. Kbhvn. forv. 17.1. til Antwerpen.  
s.s. *Alsia*, Heindorn, afg. Colombo 6.1. til Penang.  
s.s. *Alssund*, Nielsen, ank. Aalborg 19.12.  
s.s. *Amalienborg*, ank. Huelva 7.1.  
m.s. *Amerika*, Knudsen, ank. San Francisco 2.1.  
m.s. *Anglo Mærsk*, pass. Perim 15.12.  
m.t. *Anna Mærsk*, afg. San Pedro 23.12.  
m.s. *Annam*, Kragelund, afg. Singapore 4.1. til Manila.  
m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Rio 19.12. til Kbhvn.  
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Kambo 29.12. til Buenos Aires.  
s.s. *Arnold Mærsk*, ank. Immingham 26.12.  
s.s. *Askø*, Kolster, ank. Oran 3.1.  
m.s. *Asnæs*, Ankersen, p. R. t. Runcorn.  
m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Dakar 5.1.  
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Sete 3.1.  
m.s. *Australien*, Rasmussen, pass. Cape of Good Hope 27.12. p. R. t. Sydney.

### B

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
s.s. *Bellona*, Kann, afg. Nakskov 17.1. til Odense.  
s.s. *Benedikt*, Clausen, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro Ruten.  
m.t. *Bente Mærsk*, ank. Neuzen 29.12.  
s.s. *Bergenhus*, Schmidt, afg. Bergen forv. 8.1.  
s.s. *Betty Mærsk*, ank. Hull 27.12.  
s.s. *Birgit*, Lisberg afg. Danzig 9.1. til Rouen.  
s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Leningrad 1.1.  
s.s. *Bogø*, Nielsen, ank. Teneriffe 6.1.  
m.s. *Boringia*, Væring, pass. Finisterre 7.1. p. R. t. Southampton.  
m.s. *Bornholm*, Petersen, ank. London 8.1.

REDERI- & HANDELSSELSKABET  
**MONTANA** A/S  
IMPORT AF: KUL · KOKS · GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Danzig 7.1.  
s.s. *Brasilien*, Botfeldt, afg. Buenos Aires 8.1. til Kbhvn.  
m.s. *Bretagne*, Berndsen, ank. Menstad 5.1.  
s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Caen 5.1.  
s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Genua forv. 17.1. til Livorno.  
s.s. *Brosund*, Hansen, ank. Frederikshavn 30.12.  
s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Danzig 3.1. til Manchester.

## C

m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
m.s. *California*, Andersen, afg. Horsens 9.1. til Holbæk.  
m.t. *Caroline Mærsk*, ank. Port de Bouc. 23.12.  
m.s. *Chastine Mærsk*, afg. Port Campha 17.12.  
m.s. *Chile*, Hansen, afg. Genoa 3.1. til Port Said.  
m.s. *Christian Holm*, Madsen, ank. Baytown 5.1.  
s.s. *Christiansborg*, i Dok Kbhvn.  
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. New York 31.12.  
s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.  
s.s. *Clara*, Nielsen, afg. Huelva 5.1. til Ghent.  
m.s. *Columbia*, Barfoed, afg. Kbhvn. 6.1.  
s.s. *Cornelia Mærsk*, pass. Gibraltar 13.12. p. R. t. Haifa.  
s.s. *Cyril*, Farup, afg. Kbhvn. 9.1. til Danzig.

## D

s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. London forv. 12.1. til Kbhvn.  
s.s. *Danhild*, Petersen, ank. Ghent 4.1.  
m.s. *Danmark*, Hjernum, ank. Kbhvn. 7.12.  
m.t. *Danmark*, Bjark, pass. Balboa C.L. 5.1. p. R. t. Talara.  
s.s. *Delaware*, Christensen, afg. Helsingør 6.1. til Hamborg.  
s.s. *Dana*, Bang, ank. Blyth 5.1.  
s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle forv. 16.1. til Kbhvn.  
s.s. *Douro*, Hansen, afg. Memel 20.1. til Kbhvn.

## E

s.s. *Ebro*, Jarltoft, afg. Kbhvn. forv. 25.1. til Antwerpen.  
s.s. *Effie Mærsk*, ank. Kbhvn. 27.12.  
s.s. *Egholm*, Christiansen, afg. Tanger forv. 17.1. til Ceuta.  
s.s. *Eleonora Mærsk*, oplagt.  
s.s. *Elie*, Larsen, afg. Bayonne 7.1. til Burntisland.  
s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. Halifax 1.1.  
s.s. *Ellensborg*, Pass. Dover 7.1.  
s.s. *Elsborg*, pass. Dover 4.1.  
s.s. *Emilie Mærsk*, ank. Casablanca 28.12.  
m.t. *Emma Mærsk*, afg. Tampico 24.12.  
m.s. *England*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
m.s. *Erria*, Topp, pass. Ushant 5.1. p. R. t. London.  
m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Esther Maria*, Rasmussen, ank. Drammen 9.1.  
s.s. *Estland*, Egetoft, afg. Pont Brule 5.1.  
m.s. *Europa*, Dahl, afg. St. Thomas 7.1. til Kingston.

## F

s.s. *Falken*, Jønson, Kbhvn.-Faaborg-Rudkøbing Ruten.  
s.s. *Fanø*, Korff, afg. Oslo 5.1. til Pineidet.  
s.s. *Ficaria*, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
m.s. *Fionia*, Mouritzen, afg. Hamborg 3.1. til Kbhvn.  
s.s. *Flynderborg*, ank. Gdynia 5.1.  
s.s. *Fredensborg*, afg. Casablanca 8.1.  
m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
m.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, ank. Kbhvn. 20.12.  
s.s. *Frederiksborg*, ank. Tonnay Charente 2.1.  
s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.

## G

s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Antwerpen forv. 12.1. til Kbhvn.  
s.s. *Gautatyr*, Abrahamson, afg. Grangemouth 6.1. til København.  
s.s. *Georgia*, Aggerholm, afg. Galveston 9.1.  
s.s. *Gerda Toft*, ank. Danzig 7.1.

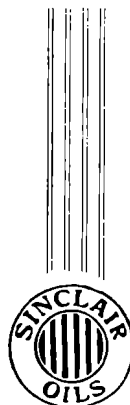
## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

9. 1. 33

LONDON.....	22,40	MADRID.....	56,90
NEWYORK.....	441,00	AMSTERDAM.....	276,85
BERLIN.....	163,25	STOCKHOLM.....	115,70
PARIS.....	27,05	OSLO.....	112,60
ANTWERPEN.....	95,65	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	133,25	PRAG.....	20,55
ROM.....	36,20		

Sinclair

»OPALINE« og »UNEX«

Motorolier  
er Verdens bedste.

**SINCLAIR  
MARITIME  
OLIER —  
KONSISTENS-  
FEDT ETC. ...**

LEVERANDØR TIL  
U. S. A.'s FLAADE  
PAA TREDIE AAR

BRUG KUN  
»SINCLAIR«  
SMØREOLIER

**UNION PETROLEUM COMPANY**

SINCLAIR OILS

VODROFFSVEJ 26 — KØBENHAVN V.

TELEF.: CENTRAL 14,774 - 14,775

OMSTILLING TIL ALLE AFDELINGER

m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. Manila 27.12.  
s.s. *Gorm*, Jensen, afg. Methil 26.12.  
s.s. *Grønland*, Meinertz, ank. Gandia 4.1.  
s.s. *Gudrun Mærsk*, afg. Casablanca 19.12.

## H

s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Kbhvn. 8.1.  
s.s. *Halvdan*, Ørbech, afg. Tanger forv. 13.1. til Ceuta.  
s.s. *Halland*, Andersen, ank. Kbhvn. 1.1.  
s.s. *Hans Mærsk*, ank. Lissabon 23.12.  
s.s. *Harald*, Clemmensen, afg. Kbhvn. 3.1. til Manchester.  
s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Aalborg 19.1. til Newcastle.  
s.s. *Hertha Mærsk*, ank. Hartlepool 29.12.  
s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Danzig forv. 13.1. til Manchester.  
s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Kbhvn. 9.1. til Manchester.  
s.s. *Hroar*, Pape, afg. Kbhvn. 11.1. til Hull.  
s.s. *Hulda Mærsk*, afg. Gdynia 29.12.

## I


m.s. *India*, Kruse, ank. Hull 1.1.  
m.s. *Indien*, Broner, ank. Liverpool 2.1.  
s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Ventpils 5.1.  
s.s. *Inge Mærsk*, ank. Aarhus 29.12.  
s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Riga 8.1.  
m.s. *Ireland*, Petersen, afg. Leningrad 26.12.  
s.s. *Island*, Lydersen, afg. Reykjavik 10.1. til Akurerpi.  
s.s. *Ivar*, Bastholm, afg. Halifax 13.1.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
s.s. *Jacob Mærsk*, afg. Havannah 13.12.  
s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Newport 7.1.  
m.t. *Jane Mærsk*, afg. Willemstad 18.12.  
m.s. *Java*, Skjoldam, afg. Port Said 5.1. til Rotterdam.  
s.s. *Jessie Mærsk*, ank. Algier 28.12.  
s.s. *Johannes Mærsk*, ank. Aalborg 27.12.  
s.s. *Jolantha*, Clausen, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Jægersborg*, pass. Skagen 8.1.

## K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Maracaibo 6.1. til Cuba.  
s.s. *Katholm*, Christensen, afg. Swansea 5.1. til Esbjerg.  
s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Dunkirk 28.12.  
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg.  
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Svendborg 6.1.

**BRUG**  **KUN**

**Hempels** **Skibsfarver**

**INDENBORDS** **UDENBORDS**

*Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.*

**A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y**  
 Telegram-Adr.: "Tonnage"      Coder: Alle Shipping-Coder  
**HELSINGFORS (Finland)**  
 Filialkontor HANGO

**Skibsredere. Skibsmæglere      Befragtning og Spedition**

s.s. *Knud*, Petersen, afg. Antwerpen 5.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Krogh, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

**L**

m.s. *Lalandia*, Borch, pass. Guardafui 7.1. p. R. t. Suez.  
 s.s. *Laura Mærsk*, ank. Huelva 20.12.  
 m.s. *Leice Mærsk*, pass. Panama 16.12.  
 s.s. *Lexa Mærsk*, afg. Masnedund 29.12.  
 s.s. *Lica Mærsk*, afg. Beirut 27.12.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Grangemouth 15.12.  
 s.s. *Lilleborg*, ank. Catania 6.1.  
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, ank. Kbhvn. 22.12.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Buenos Aires forv. 17.1.

**M**

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Raaschou, afg. Dunkirk 9.1. til Havre.  
 s.s. *Maine*, Hansen, afg. Houston 5.1. til Rotterdam.  
 s.s. *Maja*, Lise, Aarhus-Hamborg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Christensen, ank. Kobe 6.1.  
 s.s. *Mano*, Albertsen, ank. Swansea 7.1.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. Kbhvn. 13.1. til London.  
 m.t. *Maria Mærsk*, pass. Panama 24.12.  
 s.s. *Maria Toft*, pass. 950 miles w. Sands End 7.1.  
 s.s. *Martin Carl*, Hjorth, ank. Helsingør 4.1.  
 s.s. *Maryland*, Ankersen, ank. Kbhvn. forv. 9.1.  
 s.s. *Mathilde*, afg. Marseilles 8.12.  
 m.s. *Meonia*, Frandsen, afg. Bangkok 7.1. til Singapore.  
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Cartagena forv. 11.1. til Lissabon.  
 s.s. *Moen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

**N**

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Leningrad 27.12.  
 s.s. *Nevada*, Kolster, afg. Kbhvn. 8.1. til Odense.  
 m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. Dairen 13.12.  
 s.s. *Nidaros*, Clausen, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 m.s. *Niel Mærsk*, ank. Baltimore 29.12.  
 s.s. *Nordborg*, afg. Tunis 5.1.  
 s.s. *Nordhild*, Westergaard, afg. Windau 29.12.  
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, afg. Samos 6.1.

**O**

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Danzig forv. 15.1. til Preston.  
 m.s. *Olympia*, Røder, pass. Perim 5.1.  
 s.s. *Oluf Mærsk*, afg. Gdynia 21.12.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Gøteborg 16.12. til Buenos Aires.

**P**

m.s. *Panama*, Christensen, ank. Nakskov 24.12.  
 s.s. *Paris*, afg. Hartlepool 5.1.  
 m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Peru*, Sørensen, pass. Lizard 6.1. p. R. t. London.  
 m.s. *Peter Mærsk*, pass. Panama 25.12.  
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, afg. Danzig 9.1. til Karrebæksminde.  
 s.s. *Primula*, ank. Esbjerg 7.1.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Bremen 31.12.

**R**

s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Leith forv. 16.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Rita Mærsk*, afg. Nørresundby 30.12.  
 s.s. *Rita*, Willarsen, ank. Oslo 7.1.  
 s.s. *Robert Mærsk*, afg. South Alloa 29.12.  
 s.s. *Rosenborg*, ank. Tyne 5.1.  
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Newcastle forv. 16.1. til Kbhvn.

**S**

s.s. *Saga*, Thornung, afg. Kbhvn. 9.1.  
 m.s. *Sally Mærsk*, afg. Gulfport 28.12.

s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Burntisland 9.1.  
 s.s. *Scandia*, Michelsen, ank. Manchester 8.1.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Dublin 13.1.  
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Kbhvn. forv. 12.1. til Dunkirk.  
 s.s. *Sejro*, Huusum, ank. Barcelona 1.11.  
 m.s. *Stam*, Krarup, ank. Kbhvn. 31.12.  
 s.s. *Sigrun*, Huus, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Silkeborg*, ank. Blyth 31.12.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Bremen 6.1.  
 s.s. *Skjold*, Thomsen, afg. Dunkirk forv. 10.1. til Middelfart.

s.s. *Skodsborg*, ank. Seaham Harbour 8.1.  
 s.s. *Steipner*, Dahm, afg. Kbhvn. 9.1. til Leith.  
 s.s. *Slesvig*, Hansen, afg. Volo 7.1.  
 s.s. *Sonja*, oplagt i Kalundborg.  
 s.s. *Sonja Mærsk*, afg. Alexandria 24.12.  
 s.s. *Stadion II*, afg. Gøteborg forv. 10.1. til Aarhus.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Aalborg 5.1.  
 s.s. *Stegelborg*, ank. Dublin 6.1.  
 s.s. *Stjerneborg*, ank. Sydney 14.12.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Bandholm 7.1.  
 s.s. *Susan Mærsk*, pass. Panama 6.12.  
 s.s. *Svanhild*, Ekholdt, afg. Halifax 4.1. til New Orleans.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Danzig 15.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Svava*, Knudsen, afg. Antwerpen 9.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Sønderjylland*, Højmark, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.  
 s.s. *Søborg*, pass. Kbhvn. 7.1.

**T**

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Liverpool forv. 10.1. til Swansea.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. San Francisco 5.1.  
 s.s. *Tempo*, Meyer, ank. Korsør 10.1.  
 s.s. *Tennessee*, Arel, afg. Kbhvn. forv. 11.1. til Gdynia.  
 s.s. *Thyra*, Petersen, afg. Aalborg 18.1. til Leith.  
 s.s. *Tiber*, Hull, afg. Danzig forv. 11.1. til Reval.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Leixoes forv. 10.1. til Kbhvn.  
 m.s. *Tongking*, Jørgensen, afg. Melbourne 6.1. til Sydney.  
 s.s. *Tovelil*, Vilsmark, pass. Holtenau 9.1. p. R. t. Danzig.  
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Nørresundby 8.1.  
 s.s. *Trondhjem*, Jepsen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Palermo forv. 15.1. til Valencia.

**U**

s.s. *Uffe*, Hav, afg. Kbhvn. forv. 13.1. til Antwerpen.  
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Kbhvn. 11.1. til New York.  
 s.s. *Uranienborg*, ank. Rosario 2.1.

**V**

s.s. *Vendia*, Lund, ank. Esbjerg 11.1.  
 s.s. *Vibeke Mærsk*, afg. Barcelona 28.12.  
 s.s. *Viborg*, ank. Sevilla 8.1.  
 m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, afg. Nauru 6.1.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Kiilgaard, ank. Kbhvn. 10.1.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Gyhrs, afg. Tyne 11.12.

**W**

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Blyth 5.1.

**Y**

s.s. *Ydun*, Fjeldborg, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Jensen, Aalborg-Hamborg Ruten.

**Ø**

s.s. *Ørneborg*, afg. Cardiff 6.1.

## POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 8. JANUAR 1934

3/m. Sk. *Albert*, Christoffersen, afg. Newlyn 3.1.  
 3/m. Sk. *Elisabeth*, Grube, ank. Immingham 5.1.  
 3/m. Sk. *Galathea*, Nielsen, ank. Harbour Breton 5.1.  
 4/m. Sk. *Helga*, Petersen, ank. London 4.1.  
 3/m. Sk. *Nordstjernen*, Kristensen, afg. Plymouth 6.1.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
**ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL**

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
**AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.**

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer

Telephone  
Palæ 1618



Telegrams  
JORGARAS

# Jørgen A. Rasmussen

33, Amaliegade Danish Steamship Owners' Building COPENHAGEN K.

## WORLD-WIDE SUPPLIES OF

Bunker Coals, Fuel & Diesel Oil, Stevedoring  
Towage, Docking & Shiprepairs. Insurance, Ships' Supplies

### MY PRINCIPALS INCLUDE

- BUNKERS:** GUERET, LLEWELLYN & MERRETT, LTD., Cardiff.  
BUNKER-DEPOT G. M. B. H., Brunsbüttelkoog.  
AKTIESELSKAPET KOPERVIK KULDEPOT, Kopervik.  
KRISTIAN HOLST, Harstad.  
H. FLETCHER, COAL EXPORTS & AGENCY, LTD., London.  
Sole European Representatives for: The Koppers Coal Co., New York,  
Philadelphia, Baltimore, Newport News & Norfolk.
- STEVEDORING:** THE ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES, Helsingfors.  
P. H. TIEDEMANN & Co., Hamburg/Altona.  
GEO. BERNARDES & SON, London.  
A. A. HOOGERWERFF, LTD., Rotterdam & Schiedam, Amsterdam & Zaandam.  
JOHN W. McGRATH CORPORATION, New York.  
(All Ports from Montreal to Corpus Christi.)
- TALLYING:** AUGUST WIGGER, Hamburg, Harburg and other Weser Ports.  
HARRY A. NIESSINK, Rotterdam, Amsterdam, Vlaardingen  
(Vulcaanharbour), IJmuiden & Emden.  
FRANK & JONES, LTD., London.
- TOWAGE:** L. SMIT & CO'S INTERNATIONALE SLEEDIENST, Rotterdam.  
LÜTGENS & REIMERS, Hamburg.  
ENTREPRISE GENERALE DE TRAVAUX MARITIMES, S.A., Bordeaux.  
REDHEAD & DRY'S TUGS LTD., Newcastle-on-Tyne.  
STOCKHOLMS TRANSPORT- OCH BOGSERINGS AKTIEBOLAG, Stockholm.  
NICOLAS E. VERNICOS, Piraeus.  
MATHIASSEN TOWING LINE, INC., New York.  
THE COTTMAN COMPANY, Baltimore, Md.  
P. F. MARTIN, INC., Philadelphia, Pa.
- BOATMEN:** M. MEYN, Hamburg.
- PILOTS:** HARSTAD KYSTLOSFORENING, Harstad.  
Coast Pilots from Kopervik to Honningsvaag.  
All Members are holding Certificates for Piloting along whole the  
Norwegian Coast.
- STORES & PROVISIONS:** COSTA GIOVANNI, Messina, Palermo, Catania, Milazzo.  
PH. COOMBES & E. VERNICOS, Piraeus.  
NOWROJEE JAMSETJEE DUBASH, Bombay.  
NEPTUNE SUPPLY COMPANY, INC., New Orleans, La.  
C. F. STANNARD & CO., Philadelphia, Pa.
- SHIPYARDS:** THE TYNE DOCK ENGINEERING CO., LTD., South Shields.  
C. H. BAILEY, GRAHAM & CO., LTD., Cardiff, Newport, Barry.  
AMSTERDAMSCHЕ DROOGDOK-MAATSCHAPPIJ, N.V., Amsterdam.

## MAANEDSOVERSIGT

over endnu i Kraft værende midlertidige og foreløbige  
Efterretninger for Søfarende.

### Danmark.

**1933**  
51/2904 Advarsel vedrørende Afmærkningen i indre danske Farvande.

### I. Østersøen.

**1933**  
7/446 Østersøen. Sandhammaren Fyr SW. Vrag.  
34/2011 Sverige S.-Kyst. Falsterbo Fyr SE. Vrag afmærket.  
48/2732 Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Bugt. Priemny Fyrskib midlertidig flyttet. Sejlansvisning.

**1934**  
1/2 Sverige S.-Kyst. Trällebog. Radiofyr og Undervandstaagesignal forandres.  
2/77 Tyskland. Kieler Fjord. Advarsel.  
3/118 Sverige S.-Kyst. Läugerholmen Fyr forandres.  
3/120 Sverige E.-Kyst. Indløbet til Västervik. Spårö Fyr og Stickskär Fyr forandres.  
4/192 Sverige. Stockholm Skærgaard. Indløbet ved Sandhamn. Almagrundet Fyrskib flyttes.  
4/211 Finland. Finske Bugt. Orrergrund og Tiiskeri (Digskär) Fyr. Advarsel.  
6/315 Sverige. Bottniske Bugt. Sydostbrotten Fyrskib ombyttes med nyt Fyrskib. Fyrkarakter og Lufttaagesignal forandres. Radiofyr oprettes.

### II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

**1931**  
35/1943 Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborgsund. Nykøbing Falster. Havnearbejder. Ledefyr midlertidig flyttet.

**1932**  
15/639 Danmark. Lille-Bælt. Gammel Pøl Fyr ENE. Vrag „Meta Marie“.

**1933**  
27/1687 Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedsund Jernbanebro W. Midlertidig Bro under Bygning. Bolværk spærret.  
31/1920 } Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborgsund. Guldborg. Bro under Bygning. Midlertidig  
35/2085 } Afmærkning.  
33/1977 Danmark. Sundet. Sletten Havn. Havnemole repareres. Havnefyr midlertidig slukket.  
43/2500 Danmark. Store-Bælt. Langelandsbæltet. Snøde Rev SE. Vrag „Polarna“ afmærket.  
47/2721 Danmark. Sundet. Lappegrund S. Dybde aftaget.

**1934**  
1/30 Danmark. Sundet. København. Signaler for Skydning fra Forterne.  
1/32 Danmark. Sundet. København. Inderhavnen. Knippelsbro. Trafikbestemmelse. Lodstvang.  
1/34 Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.  
1/35 Danmark. Sundet. Køge Bugt. Mosede Batteri. Signal for Skydning.  
1/36 Danmark. Smaalandsfarvandet. Signaler for Skydning fra Borgsted Batteri og Masnedø Fort.  
1/38 Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Skydning.  
1/39 Danmark. Lille-Bælt. Snævringen. Broarbejder. Advarsel.  
1/40 Danmark. Lille-Bælt. Mommærk E. Vrag „Elise“.  
2/78 Danmark. Sundet. Rungsted Havn. Dybde i Indsejlingsrende aftaget.  
3/131 Sverige. Sundet. Indløbet til Malmö. Taagesignal oprettes. Afmærkning forandres.  
4/216 } Danmark. Smaalandsfarvandet. Storstrømmen. Bro under Bygning.  
6/322 }  
5/256 Sverige. Sundet. Ven. Kyrckbacken Fyr forandres.  
5/257 Sverige. Sundet. Ålabodarne Fyr forandres.  
5/258 Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.  
6/323 Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Rudkøbing—Marstal. 3,8 m Løb. Afmærkning forandres. Skiftested for Afmærkning forandres.  
6/352 Danmark. Lille-Bælt. Fredericia SE. Undervandsbinding.



## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1929  
18/993 Danmark. Kattegat. Fornæs SE. t. S. Oplysning om Dybde.
- 1932  
13/591 Danmark. Limfjorden. Tybørn Kanal. Oplysning om Dybdeforhold.  
15/640 Danmark. Kattegat. Frederikshavn Havn WSW. Vrag.  
23/1091 Danmark. Limfjorden. Hals Barre. Oprensning af Løb. Gravemærker.  
41/1937 Danmark. Kattegat. Herthas Flak E. Vrag.
- 1933  
24/1518 Danmark. Limfjorden. Tybørn Kanal Ledefyr. Forfyr flyttes midlertidigt.  
35/2087 Danmark. Limfjorden. Nykøbing, Mors. Havnearbejder. Uddybning. Afmærkning midlertidig i Uorden. Advarsel.
- 1934  
1/41 Danmark. Kattegat. Isefjord. Lynæs Batteri. Signal for Skydning.  
1/43 Danmark. Kattegat. Egense S. Skydeplads.  
2/81 Danmark. Kattegat. Indsejlingen til Mariager Fjord. Dybde aftaget.  
3/133 Sverige. Kattegat. Subbeberget. Fyr tændes. Varberg Fyr nedlægges.  
3/134 Sverige. Kattegat. Stora Pölsan Skær. Fyr tændes.  
3/135 Danmark. Limfjorden. Tybørn Kanal. Vandstand. Advarsel.  
5/309 Danmark. Kattegat. Aarhus Bugt. Aarhus Havn. Fyr nedlægges.  
5/310 Danmark. Kattegat. Hals Barre Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1932  
10/446 England. Humber. Grundt Vand.
- 1933  
45/2592 England. Harwich Anduvning. Shipwash Fyrskib flyttes.
- 1934  
2/90 Frankrig. Dunkerque. Fyrskib Dyck strandet og midlertidig erstattet med Lystønde.  
5/272 England. Themsen Anduvning. Kentish Knock Fyrskib ombyttes midlertidigt.  
5/273 Skotland. Firth of Forth og Anduvning. Fiskeri med Drivnet. Advarsel.  
6/332 Skotland. Firth of Forth. Inchkeith E. Lystønde med Taageknaldsignal udlagt til Forsøg.

## Island og Færøerne.

- 1932  
46/2197 Island W.-Kyst. Breidifjördr. Dybde aftaget. Advarsel.
- 1933  
45/2593 Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Bræðrabreki Grund fundet.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1933  
9/598 Britiske Øer. Oplysninger om Stormvarselstationer.
- 1934  
1/55 Danmark. Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse.  
1/56 Danmark. Forholdsregler og Signaler, som er foreskrevet i Forbindelse med Isbrydnings-tjenestens Udførelse i danske Farvande.  
1/57 Danmark. Meteorologiske Observationer, Stormvarsler, Ismeldinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse CQ.
- 1/59 } Danmark. Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra danske Skibe.  
2/111 }  
1/60 Danmark. Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.  
1/61 Danmark. Stednavne rettes i de danske Søkort.  
1/62 Danmark. Dampskibsruiter for „Det Forenede Dampskibs-Selskab“s Passagerskibe over N.-lige Atlanterhav.
- 1/63 Island. Islandske Fyr. Advarsel.  
2/115 Britiske Øer og Nordsøen. Almindelig Oplysning angaaende Miner.  
4/227 Danmark. Stormvarsler, Vejrmedlinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri i de danske Farvande udsendt pr. Radiotelefon.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

50. Aargang.

København 10. Januar 1934.

Nr. 2.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar *Bredde- og Længdebestemmelser for danske Punkters Vedkommende* angives paa *Sekunder*, staaer 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*, og *de der angaar Fyr*, er angivet fra *Søen*.

## I. Østersøen.

### 66. Sverige. Ölandsrev Fyrskib. Radiofyr i Virksomhed. Fyrs Lysevne forøget.

(U. f. s. Nr. 1/36. Stockholm 1935.)

1. Om Bord i Fyrskibet *Ölandsrev* paa c.  $56^{\circ} 07' N$ .  $16^{\circ} 34' E$ . er oprettet et Radiofyr, som følger:

Bølgelængde: 303,5 kc/s (988 m). Tonehøjde: 475 Sv/s. Radiosignalet er:

a. Bogstavet R 3 Gange .....	9,5 <sup>s</sup> .
b. Pause .....	1,3 <sup>s</sup> .
c. 14 Streger, hver af 1 <sup>s</sup> . Varighed med en mellemliggende Pause af 0,3 <sup>s</sup> .....	17,9 <sup>s</sup> .
d. Pause .....	0,3 <sup>s</sup> .
e. En lang Streg .....	14,0 <sup>s</sup> .
f. Pause .....	1,3 <sup>s</sup> .
g. Bogstavet R 2 Gange .....	5,8 <sup>s</sup> .
h. Pause .....	9,9 <sup>s</sup> .
	1 <sup>m</sup> .
Gentagelse af ovenstaaende Signal .....	1 <sup>m</sup> .
Hele Signalets Varighed .....	2 <sup>m</sup> .
Pause .....	4 <sup>m</sup> .
Periode .....	6 <sup>m</sup> .

Under Taage og i usigtbart Vejr afgives Signalet hver 6<sup>m</sup>, begyndende ved det 0<sup>m</sup>, 6<sup>m</sup>, 12<sup>m</sup>. o. s. v. af hver Time.

I klart Vejr afgives Signalet 2 Gange hver halve Time ved det 18<sup>m</sup>, 24<sup>m</sup>, 48<sup>m</sup>. og 54<sup>m</sup>. af hver Time.

Radiofyret er ude af Virksomhed fra det 2<sup>m</sup>.—12<sup>m</sup>. efter hver ulige Time, Kl. 0102—Kl. 0112, Kl. 0302—Kl. 0312 o. s. v. (mellemeuropæisk Tid), da Radiostationen i nævnte Tidsrum er i Forbindelse med *Karlskrona Radio*.

2. Fyrskibets Fyrs Lysevne er betydelig forøget.

(E. f. S. Nr. 45/2562 1933. Kort Nr. 280 og 289.)

**67. Sverige. Ålandshavet. Understen Fyr. Radiofyr oprettet. Oplysning om Fyrs Synsvidde.**

(U. f. n. Nr. 1/35. Stockholm 1934.)

1. Ved *Understen* Fyr paa c.  $60^{\circ} 16',6$  N.  $18^{\circ} 55',5$  E. er oprettet et Radiofyr, som følger:

Bølgelængde: 312,5 kc/s (960 m) Tonehøjde: 475 c/s. Radiosignalet er:	
a. Bogstaverne US 2 Gange.....	14,0 <sup>s</sup> .
b. Pause.....	1,3 <sup>s</sup> .
c. 14 Streger hver af 1 <sup>s</sup> . Varighed med en mellemliggende Pause af 0,3 <sup>s</sup> .....	17,9 <sup>s</sup> .
d. Pause.....	0,3 <sup>s</sup> .
e. En lang Streg.....	8,5 <sup>s</sup> .
f. Pause.....	1,3 <sup>s</sup> .
g. Bogstaverne US 1 Gang.....	6,0 <sup>s</sup> .
h. Pause.....	10,7 <sup>s</sup> .
	<hr/>
	1 <sup>m</sup> .
Gentagelse af ovenstaaende Signal.....	1 <sup>m</sup> .
Hele Signalets Varighed.....	2 <sup>m</sup> .
Pause.....	4 <sup>m</sup> .
	<hr/>
Periode.....	6 <sup>m</sup> .

Under Taage og i usigtbart Vejr afgives Signalet hver 6<sup>m</sup>, begyndende ved det 0<sup>m</sup>, 6<sup>m</sup>, 12<sup>m</sup>. o. s. v. af hver Time.

I klart Vejr afgives Signalet 2 Gange hver halve Time ved det 0<sup>m</sup>, 6<sup>m</sup>, 30<sup>m</sup> og 36<sup>m</sup> af hver Time.

Radiofyret er ude af Virksomhed daglig for et Tidsrum af 10<sup>m</sup>, fra Kl. 1120—Kl. 1130 G. M. T. (Kl. 1220—Kl. 1230, mellemeuropæisk Tid), medens Radiostationen er i Forbindelse med *Vaxholm Radio*.

2. *Understen* Fyrs Synsvidde er nu, som følger:

For Hovedfyret: 19 Sm; for Bifyret: N. over, 17 Sm for hvidt og rødt Lys, S. over, 17 Sm for hvidt og 14 Sm for rødt Lys.

(E. f. S. Nr. 45/2605 1933.)

**68. Finland. Bottniske Bugt. Ulkokalla Fyr slukket for Vinteren.**

(U. f. S. Nr. 36/862. Helsingfors 1933.)

*Ulkokalla* Fyr paa c.  $64^{\circ} 20'$  N.  $23^{\circ} 27'$  E. er slukket for Vinterperioden.

**69. Finland. Bottniske Bugt. Rauma Fyrskib inddraget for Vinteren.**

(U. f. s. Nr. 34/863. Helsingfors 1933.)

Fyrskibet *Rauma* paa c.  $61^{\circ} 07'$  N.  $21^{\circ} 04'$  E. er inddraget for Vinterperioden.

**70. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Uusikaupunki. Fyr slukket for Vinteren.**

(U. f. s. Nr. 36/864. Helsingfors 1933.)

Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:

*Ristikari (Kirsta)* c.  $60^{\circ} 46'$  N.  $21^{\circ} 15'$  E. *Haanperänkari. Syvänsalmenkari.*

**71. Rusland. Finske Bugt. Kurgalski Rev. Lystønde udlagt.**

(N. f. S. Nr. 52/4858. Berlin 1933.)

En rød Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, er udlagt paa c.  $59^{\circ} 50'$  N.  $28^{\circ} 00'$  E. (Pladsen er meget unøjagtig) ved W.-Siden af Revet.

(Kort Nr. 277.)

**72. Letland. Riga Bugt. Ainesh. Fyr slukket for Vinteren.**

(N. t. M. Nr. 9/25. Riga 1933.)

Ledefyrene og Fyret paa Bølgebryderen ved *Ainesh* er slukket for Vinterperioden. c.  $57^{\circ} 52'$  N.  $24^{\circ} 21'$  E.

**73. Letland. Riga Bugt. Daugavgriva Lys- og Fløjtetønde inddraget for Vinteren.**

(N. t. M. Nr. 9/26. Riga 1933.)

Lys- og Fløjtetønden *Daugavgriva* paa c.  $57^{\circ} 05'$  N.  $23^{\circ} 59'$  E. er inddraget for Vinterperioden og erstattet med en Spirtønde.

74. **Letland. Irben Stræde. Michailovsk Lys- og Fløjtetønde inddraget for Vinteren.**  
(N. t. M. Nr. 9/27. Riga 1933.)  
Lys- og Fløjtetønden *Michailovsk* paa c. 57° 39' N. 21° 48' E. er inddraget for Vinterperioden.

75. **Tyskland. Østersøen. Radiofy forandres.**  
(N. f. S. Nr. 52/4894. Berlin 1933.)  
I Løbet af Januar 1934 vil nedennævnte Radiofy blive forandret, som følger:

Navn og Plads	Bølge- frekvens kc/s	Tider for Klarøvejsudsendelser
<i>Pillau</i> c. 54° 38' N. 19° 54' E.	306,5 (979 m)	Ved det 4 <sup>m</sup> . og 10 <sup>m</sup> . af hver Time
<i>Swinemünde</i> c. 53° 55' N. 14° 17' E.	318,5 (942 m)	Ved det 18 <sup>m</sup> . og 24 <sup>m</sup> . af hver Time
<i>Adlergrund</i> Fyrskib c. 54° 50' N. 14° 22' E.		Ved det 20 <sup>m</sup> . og 26 <sup>m</sup> . af hver Time
<i>Stubbenkammer</i> c. 54° 34' N. 13° 40' E.	297,5 (1008 m)	Ved det 16 <sup>m</sup> . og 22 <sup>m</sup> . af hver Time
<i>Warnemünde</i> c. 54° 11' N. 12° 05' E.	309,5 (969 m)	Ved det 12 <sup>m</sup> . og 18 <sup>m</sup> . af hver Time
<i>Fehmarnbelt</i> Fyrskib c. 54° 36' N. 11° 09' E.		Ved det 16 <sup>m</sup> . og 22 <sup>m</sup> . af hver Time
<i>Kiel</i> Fyrskib c. 54° 30' N. 10° 17' E.	303,5 (988 m)	Ved det 8 <sup>m</sup> . og 14 <sup>m</sup> . af hver Time

Samtidig forandres Tonefrekvensen i *Swinemünde* Radiofy og *Adlergrund* Fyrskib Radiofy til 600 c/s.  
Iøvrigt uforandret.

76. **Polen. Danzig Bugt. Hela Fiskerihavn. Fyrbelysning forandret. Taagesignal flyttet.**  
(N. f. S. Nr. 52/4952. Berlin 1933.)
- De to røde, faste Ledefyr, Forfyret paa c. 54° 36' N. 18° 48' E. paa Hovedet af E.-Molen, Bagfyret c. 0,13 Sm 15° fra Forfyret, er forandret til at vise grønt, fast Lys.
  - Det violette Fyr paa det gamle Hoved af W.-Molen er forandret til at vise rødt, fast Lys.
  - Taagesignalet er flyttet ud paa det nye Hoved af W.-Molen paa 54° 36' 04" N. 18° 48' 11" E. Iøvrigt uforandret.  
(Kort Nr. 269).

77. **Tyskland. Kieler Fjord. Advarsel.**  
(N. f. S. Nr. 1/4. Berlin 1934.)  
Opmærksomheden henledes paa, at man stadig maa regne med, at der i *Kieler Fjord* afholdes Skydeøvelser, Mineøvelser, Spærreøvelser o. l.  
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/70 1933.

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

78. (T). Danmark. Sundet. Rungsted Havn. Dybde i Indsejlingsrende aftaget.  
Dybden i Indsejlingsrenden til *Rungsted* Havn er for Tiden kun 2,75 m. c. 55° 53',<sub>1</sub> N. 12° 32',<sub>9</sub> E.  
(Kort Nr. 312 og 210. Danske Lods, Side 258. Havnelods, Side 157.)
79. Danmark. Sundet. Taarbæk Rev Lys- og Klokketønde genudlagt.  
Lys- og Klokketønden med automatisk Klokke *Taarbæk Rev* paa c. 55° 47' N. 12° 40' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 43/2498 1933.)
80. Danmark. Store-Bælt. Knudshoved Flak Lystønde atter tændt.  
Lystønden *Knudshoved Flak* paa c. 55° 17' N. 10° 52' E. er atter tændt og i Orden.  
(E. f. S. Nr. 1/65 1934.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

81. (T). Danmark. Kattegat. Indsejlingen til Mariager Fjord. Dybde aftaget.  
Ved Indsejlingen til *Mariager Fjord* har der paa c. 56° 42 $\frac{3}{4}$ ' N. 10° 21 $\frac{1}{2}$ ' E. samlet sig Sand og Tang i Sejløbet paa en Længde af c. 100 m, saaledes at Besejlingsdybden kun er c. 5,0 m.  
Paa Grund af Aarstiden er det for Tiden umuligt at fjerne ovennævnte Hindring for Sejladsen.  
(Kort Nr. 272 og 259. Danske Lods, Side 146. Havnelods, Side 38, 81 og 125.)
82. Danmark. Limfjorden. Livø Bredning. Fur Fyr NNW. Vrag fjernet.  
Vraget af Motorbaaden *Oda*, der laa sunket paa c. 56° 52',<sub>3</sub> N. 8° 57',<sub>4</sub> E., er fjernet.  
(E. f. S. Nr. 1/44 1934.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

83. Norge. Øst-Finnmark. Varangerfjord. Vrag.  
(E. f. S. Nr. 12/957. Oslo 1933.)  
Vraget af Dampskibet *Harpefjell* ligger sunket paa c. 69° 52',<sub>2</sub> N. 30° 19',<sub>7</sub> E. ved *Holmengrå*. Vraget ligger i 14,6 m—18,2 m Vand c. 150 m fra Land, men godt udenfor ethvert Løb.
84. Norge. Hordaland. Bømmeløy E. Båe afmærket. Jernstang forsvundet.  
(E. f. S. Nr. 12/955. Oslo 1933.)  
En Båe med 3,6 m Vand er fundet paa 58° 36' 18" N. 5° 15' 30" E., 90 m 112° fra Jernstangen paa *Kjyrholmflu*. En rød Stage er udlagt paa Båen — Jernstangen paa *Kjyrholmflu* er forsvundet.
85. Danmark. Graadyb. Skallingen SW. Vrag forsvundet. Vragafmærkning inddraget.  
Vraget af Fiskerkutteren *Eliezer*, der laa sunket paa c. 55° 27',<sub>2</sub> N. 8° 16',<sub>7</sub> E., er forsvundet og den udlagte Vragvager permanent inddraget.  
(E. f. S. Nr. 9/563 1933.)

## 86. Tyskland. Nordsøen. Radiofyр forandres.

(N. f. S. Nr. 52/4894. Berlin 1933.)

I Løbet af Januar 1934 vil nedennævnte Radiofyр blive forandret, som følger:

Navn og Plads	Bølge- frekvens kc/s	Tider for Klartvejrudsendelser
<i>Amrumbank</i> Fyrskib c. 54° 33' N. 7° 53' E.	312,5 (960 m)	Ved det 10 <sup>m</sup> . og 16 <sup>m</sup> . af hver Time
<i>Elbe I</i> Fyrskib c. 54° 01' N. 8° 13' E.		Ved det 12 <sup>m</sup> . og 18 <sup>m</sup> . af hver Time
<i>Norderney</i> Fyrskib c. 53° 56' N. 7° 14' E.		Ved det 14 <sup>m</sup> . og 20 <sup>m</sup> . af hver Time
<i>Weser</i> Fyrskib c. 53° 54' N. 7° 49' E.	294,5 (1019 m)	Ved det 10 <sup>m</sup> . og 16 <sup>m</sup> . af hver Time
<i>Borkumriff</i> Fyrskib c. 53° 46' N. 6° 04' E.	306,5 (979 m)	Ved det 4 <sup>m</sup> . og 10 <sup>m</sup> . af hver Time

Samtidig forandres Udsendelsestiderne i usigtbart Vejr for *Borkumriff* Fyrskib Radiofyр til hver 6<sup>m</sup>., begyndende ved det 4<sup>m</sup>., 10<sup>m</sup>., 16<sup>m</sup>. o. s. v. af hver Time.<sup>1</sup>  
Iøvrigt uforandret.

## 87. Tyskland. Helgoland N. og NE. Oplysning om Vrag.

(N. f. S. Nr. 1/20. Berlin 1934.)

Vragene, der laa sunket paa henholdsvis c. 54° 13',<sub>8</sub> N. 7° 57',<sub>1</sub> E., c. 54° 16',<sub>2</sub> N. 7° 55',<sub>0</sub> E. og c. 54° 20',<sub>0</sub> N. 8° 08',<sub>9</sub> E., er forsvundet, men Bunden maa de nævnte Steder anses for uren.

(Kort Nr. 264.)<sup>1</sup>

## 88. Holland. Radiofyр forandres.

(N. f. S. Nr. 1/62. Berlin 1934.)

I Løbet af de tre første Uger af 1934 forandres nedennævnte Radiofyр, som følger:

Navn og Plads	Bølgefrekvens kc/s	Tonefrekvens	Udsendelsestider i klart Vejr
<i>Noord Hinder</i> Fyrskib c. 51° 38' N. 2° 34' E.	318,5 (941,9 m)	Uforandret	Uforandret
<i>Maas</i> Fyrskib c. 52° 02' N. 3° 53' E.	318,5 (941,9 m)		Uforandret
<i>Terschellingerbanks</i> Fyrskib c. 53° 27' N. 4° 47' E.	306,5 (978,8 m)		Det 2 <sup>m</sup> . og 32 <sup>m</sup> . af hver Time

## 89. (T). Belgien. Ostende. Vrag afmærket.

(Avis provisoire. Ostende 1934.)

Vraget af en Fiskerkutter, hvorfra begge Masterne rager over Vandet, ligger sunket paa 51° 14' (36") N. 2° 55' (13") E., c. 360 m 204° fra *Ostende* røde Havnefyр. Vraget<sup>1</sup> er afmærket med en grøn Lys- og Klokketønde, der viser grønt Lys med En-Formørkelser hver 10<sup>s</sup>., Lys 7<sup>s</sup>., Mørke 3<sup>s</sup>.

90. (T). Frankrig. Dunkerque. Fyrskib strandet og midlertidig erstattet med Lystønde.  
(A. a. N. Nr. 52/2397. Paris 1933.)  
Fyrskibet *Dyck* paa c. 51° 03' N. 2° 08' E. er strandet c. 4 Sm W. for *Gravelines*.  
Fyrskibet er midlertidig erstattet med en Lystønde, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6<sup>s</sup>.
91. England. Themsen Munding. North-East Shingles Lys- og Klokketønde. Oplysning om Fyrkarakter.  
(N. t. M. Nr. 2045. London 1933.)  
*North-East Shingles* Lys- og Klokketønde paa c. 51° 32' N. 1° 14' E. viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10<sup>s</sup>.

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

92. England W.-Kyst. Barrow Havn. Afmærkning forandret.  
(N. t. M. Nr. 2046. London 1933.)  
Sort Stumpetønde Nr. 10 paa c. 54° 05' N. 3° 14' W. er ombyttet med en sort Lystønde Nr. 10, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10<sup>s</sup>.
93. Skotland W.-Kyst. Isle of Skye. Point of Sleat. Fyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 2053. London 1933.)  
Paa c. 57° 01' N. 6° 10' W., 366 m 81½° fra *Black Rock*, er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>. Flammens Højde: 20 m. Synsvidde: 13 Sm. Hvidt Taarn. Fyret er ubevogtet.  
(E. f. S. Nr. 51/2931 1933.)
94. Irland W.-Kyst. Pollock Shoal. Dybde aftaget.  
(N. t. M. Nr. 2047. London 1933.)  
Dybden paa *Pollock Shoal* rapporteres at være aftaget. c. 53° 40' N. 10° 02' W.

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

95. Færøerne. Syderø W.-Kyst. Famarasund N. Oplysning om Elektricitetsværks Plads.  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 31/1892 1933 meddeles, at det deri omtalte Elektricitetsværks Plads er c. 61° 29',<sub>1</sub> N. 6° 51',<sub>5</sub> W., c. ½ Sm N. for *Famarasund*.  
*Kvannefjæld* er overet med Elektricitetsværket i Pejling 63°.  
(E. f. S. Nr. 31/1892 1933. Kort Nr. 208 og 209. Færøske Lods, Side 48.)
96. Frankrig. La Teignouse. Lystønden Goué-Vas-Sud atter tændt.  
(A. a. N. Nr. 52/2398. Paris 1933.)  
Lystønden *Goué-Vas-Sud* paa c. 47° 26' N. 3° 05' W. er atter tændt og i Orden.  
(E. f. S. Nr. 50/2880 1933.)
97. Afrika W.-Kyst. Kap Verde. Almadi (N'giolma) Reef. Fløjtetønde inddraget.  
(N. t. M. Nr. 23. London 1934.)  
Fløjtetønden paa c. 14° 45' N. 17° 33' W. er permanent inddraget.
98. Sydafrika. Kap Det Gode Haab. Great Paternoster Point NW. Vrag.  
(N. t. M. Nr. 2057. London 1933.)  
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa 32° 43' 30" S. 17° 52' 52" E.
99. (P). Azorerne. Terceira. Contiendas Point. Fyr tændes.  
(N. t. M. Nr. 21. London 1934.)  
Omkring den 1. Februar 1934 tændes paa c. 38° 38' N. 27° 05' W., paa *Contiendas Point*, et nyt Fyr, der skal vise hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 15<sup>s</sup>. Flammens Højde: 50 m. Synsvidde: 19 Sm.

- 100. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Maryland. Point Lookout Fyr og Taagesignal forandret.**  
(N. t. M. Nr. 50/3044. Washington 1933.)
1. *Point Lookout* Fyr paa c.  $38^{\circ} 02' N.$   $76^{\circ} 19' W.$  er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $20^s$ , Blink  $2^s$ , Mørke  $2^s$ , Blink  $2^s$ , Mørke  $14^s$ . Samtidig er Fyrets Lysevne forøget.
  2. Taagesignalet er forandret og afgives nu med Sirene, Et-Stød hver  $20^s$ , Stød  $3^s$ , Pause  $17^s$ .
- 101. (P). Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Virginia. Old Plantation Flats Fyr. Taagesignal forandres.**  
(N. t. M. Nr. 50/3043. Washington 1933.)  
Omkring den 18. Januar d. A. forandres Taagesignalet ved *Old Plantation Flats* Fyr paa c.  $37^{\circ} 14' N.$   $76^{\circ} 03' W.$  til Diafon, der giver Et-Stød hver  $20^s$ , Stød  $3^s$ , Pause  $17^s$ .

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

- 102. Mexikanske Havbugt. Campeche Bugt. Laguna de Terminos Anduvning. Vrag.**  
(N. t. M. Nr. 2056. London 1933.)  
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa  $18^{\circ} 45' 08'' N.$   $91^{\circ} 51' 50'' W.$
- 103. Brasilien. Kap Bacopary. Fyrbygning forandret.**  
(N. t. M. Nr. 51/3121. Washington 1933.)  
Den tidligere Fyrbygning til Kap *Bacopary* Fyr paa c.  $6^{\circ} 22\frac{1}{2}' S.$   $34^{\circ} 59\frac{1}{2}' W.$  er erstattet med et hvidmalet Betontaarn. Fyrkarakteren er uforandret.
- 104. Brasilien. Kap Santo Agostinho. Fyrbygning forandret.**  
(N. t. M. Nr. 51/3122. Washington 1933.)  
Den tidligere Fyrbygning til Kap *Santo Agostinho* Fyr er erstattet med et hvidmalet Betontaarn, som er opført 280 m  $320^{\circ}$  fra den gamle Fyrbygning. Fyrkarakteren er uforandret. c.  $8^{\circ} 20' S.$   $34^{\circ} 56' W.$
- 105. Brasilien. Rio de Janeiro. Ponta do Calabouço Fyr nedlagt.**  
(N. f. S. Nr. 1/34. Berlin 1934.)  
*Ponta do Calabouço* hvide Blinkfyr paa c.  $22^{\circ} 54',_2 S.$   $43^{\circ} 09',_6 W.$  er permanent nedlagt.  
(E. f. S. Nr. 16/703 1932.)
- 106. Chile. Smyth Channel. Bradbury Rock. Fyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 2050. London 1933.)  
Paa Baakens Plads paa *Bradbury Rock* paa c.  $52^{\circ} 21' S.$   $73^{\circ} 38' W.$  er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $6^s$ .

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 107. (T). Italien E.-Kyst. Porto Corsini. Fyr midlertidig forandret.**  
(A. a. N. Nr. 344/693. Genua 1933.)  
*Porto Corsini* hvide Blinkfyr paa c.  $44^{\circ} 29' N.$   $12^{\circ} 17' E.$  er for Tiden slukket og erstattet med et midlertidig Hjelpefyr, anbragt paa *Porto Corsini* Semafor. Hjelpefyret viser hvidt Et-Blink hver  $5^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $4,5^s$ . Synsvidde:  $11,6 Sm.$
- 108. (T). Grækenland W.-Kyst. Levkás Skibsfartskanal. Uddybningsarbejder.**  
(N. f. S. Nr. 1/26. Berlin 1933.)  
Uddybningsarbejder er for Tiden i Gang i *Levkás* Skibsfartskanal. c.  $38^{\circ} 50' N.$   $20^{\circ} 43' E.$



## 109. (T). Sorte Hav og Azovske Hav. Advarsler mod Minefare.

(N. t. M. Nr. 5. London 1934.)

Forankrede Miner findes endnu i de Omraader, der ligger indenfor Linier gennem nedennævnte Punkter:

1. *Sulina* Anduvning.

- |                           |                           |
|---------------------------|---------------------------|
| a. 45° 11½' N. 29° 52' E. | d. 45° 37½' N. 30° 00' E. |
| b. 45° 34' N. 29° 50½' E. | e. 45° 37½' N. 30° 07' E. |
| c. 45° 37' N. 29° 55½' E. | f. 45° 17½' N. 30° 17' E. |

2. *Burnas* SE.

- |                           |                           |
|---------------------------|---------------------------|
| a. 45° 46' N. 30° 07' E.  | c. 45° 51' N. 30° 28¾' E. |
| b. 45° 53' N. 30° 27¼' E. | d. 45° 44' N. 30° 09¼' E. |

3. *Kertch* Stræde.

- |                                  |                                  |
|----------------------------------|----------------------------------|
| a. 45° 29' 00" N. 36° 45' 24" E. | c. 45° 25' 00" N. 36° 45' 24" E. |
| b. 45° 25' 00" N. 36° 43' 12" E. | d. 45° 29' 00" N. 36° 47' 36" E. |

Ovennævnte Omraade er minestrøget og fri for Miner i en Dybde af 3,6 m.

4. *Yasen* Bugt.

- |                                  |                                  |
|----------------------------------|----------------------------------|
| a. 46° 23' 00" N. 37° 47' 00" E. | c. 46° 04' 42" N. 38° 00' 00" E. |
| b. 46° 04' 42" N. 37° 47' 00" E. | d. 46° 18' 00" N. 38° 00' 00" E. |

5. *Berdiansk*.

- |                                  |                                  |
|----------------------------------|----------------------------------|
| a. 46° 49' 42" N. 37° 05' 00" E. | c. 46° 44' 18" N. 37° 02' 30" E. |
| b. 46° 45' 30" N. 36° 58' 30" E. | d. 46° 48' 00" N. 37° 12' 00" E. |

Ovennævnte Omraade er minestrøget og fri for Miner i en Dybde af 7,3 m.

6. *Dolga Spit*.

- |                                  |                                  |
|----------------------------------|----------------------------------|
| a. 46° 54' 00" N. 37° 33' 18" E. | d. 46° 44' 00" N. 37° 37' 30" E. |
| b. 46° 47' 00" N. 37° 24' 00" E. | e. 46° 43' 00" N. 37° 40' 30" E. |
| c. 46° 45' 00" N. 37° 32' 24" E. | f. 46° 47' 00" N. 37° 46' 30" E. |

7. *Novonikolaev*.

- |                                  |                                  |
|----------------------------------|----------------------------------|
| a. 47° 05' 00" N. 37° 51' 00" E. | c. 47° 01' 30" N. 38° 03' 00" E. |
| b. 47° 01' 30" N. 37° 45' 30" E. | d. 47° 02' 12" N. 38° 03' 42" E. |

Ovennævnte Omraade er minestrøget og fri for Miner i en Dybde af 3,6 m.

8. *Krivaya Spit*.

- |                                  |                                  |
|----------------------------------|----------------------------------|
| a. 47° 02' 30" N. 38° 07' 24" E. | c. 47° 01' 30" N. 38° 17' 30" E. |
| b. 47° 01' 30" N. 38° 07' 30" E. | d. 47° 03' 24" N. 38° 17' 30" E. |

Ovennævnte Omraade er minestrøget og fri for Miner i en Dybde af 4,2 m.

9. *Cockerill* Grund.

- |                                  |                                  |
|----------------------------------|----------------------------------|
| a. 46° 56' 24" N. 38° 07' 24" E. | c. 46° 50' 00" N. 38° 17' 30" E. |
| b. 46° 50' 24" N. 38° 07' 24" E. | d. 46° 56' 48" N. 38° 17' 30" E. |

10. *Yeisk*.

- |                                  |                                  |
|----------------------------------|----------------------------------|
| a. 46° 45' 00" N. 38° 08' 30" E. | c. 46° 42' 48" N. 38° 13' 00" E. |
| b. 46° 42' 48" N. 38° 08' 30" E. | d. 46° 45' 00" N. 38° 13' 00" E. |

Ovennævnte Omraade er minestrøget og fri for Miner i en Dybde af 3,6 m.

11. *Golden Bank*.

- |                                  |                                  |
|----------------------------------|----------------------------------|
| a. 47° 04' 12" N. 38° 31' 30" E. | d. 47° 02' 12" N. 38° 35' 12" E. |
| b. 47° 01' 30" N. 38° 31' 30" E. | e. 47° 04' 12" N. 38° 35' 12" E. |
| c. 47° 01' 30" N. 38° 33' 00" E. |                                  |

Ovennævnte Omraade er minestrøget og fri for Miner i en Dybde af 3,6 m.

Der hersker Lodstvang i *Azovske Hav*. Flere Fyrskibe er ombyttet med Tønder og flere Tønder er forandret for at afmærke de i Brug værende særlige Løb.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/95 1933.

## IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

110. **Birma. Rangoon Floden. Western Channel. Tønde flyttet.**  
(N. t. M. Nr. 14. London 1934.)  
Den sorte Stumptønde med Stage *Upper Western* er flyttet c. 1,65 Sm i Retningen 210° til 16° 23' 02" N. 96° 19' 33" E.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

111. **Danmark. Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra danske Skibe. Rettelser til E. f. S. Nr. 1/59 1934.**  
1. Under Skibe i Rutefart paa *Grønland* rettes Kl. 006 til Kl. 0600.  
2. Bølgelængden for *Skamlebæk Radio* rettes fra 5190 m til 5180 m.
112. **Danmark. Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fiskeri ved Anholt Havn.**  
Under den 4. December 1933 har Ministeriet for Søfart og Fiskeri udstedt følgende Forbud:  
„Til Sikring af den frie og uhindrede Sejlads paa *Anholt* Havn forbydes Fiskeri af enhver Art indenfor et Omraade af 500 m fra Vinkelfyret paa nordre Havnemole og mod E. begrænset ved to Linier fra dette Fyr draget i henholdsvis Retningerne 145° og 354°.“  
Denne Bekendtgørelse er traadt i Kraft.  
*Anholt* Havn: c. 56° 42',9 N. 11° 30',7 E.
113. **Danmark. Bekendtgørelse angaaende Forbud mod Fiskeri ved Skagen Havn.**  
Under den 4. December 1933 har Ministeriet for Søfart og Fiskeri udstedt følgende Forbud:  
Til Sikring af den frie og uhindrede Sejlads paa *Skagen* Havn forbydes Fiskeri af enhver Art indenfor et Omraade af 500 m fra Fyret paa W.-lige Ydermole og begrænset ved  
a) en Linie fra Forhavnsens W.-lige Hjørne draget i Retningen 180° og  
b) en Linie fra Forhavnsens E.-lige Hjørne draget i Retningen 135°.  
Denne Bekendtgørelse er traadt i Kraft.  
*Skagen* Havn: 57° 43' N. 10° 35',8 E.
114. **Azorerne. Pico og Terceira. Redningsstationer oprettet.**  
(N. f. S. Nr. 1/28. Berlin 1933.)  
Redningsstationer er oprettet paa følgende Steder:  
1. *Villa das Lagens (Lages), Pico*, c. 38° 24' N. 28° 16' W.  
2. *Porto São Matheo (San Matheus), Terceira*, c. 38° 39' N. 27° 17' W.
115. **Britiske Øer og Nordsøen. Almindelig Oplysning angaaende Miner.**  
(N. t. M. Nr. 6. London 1934.)  
1. Opmærksomheden henledes paa, at man lejlighedsvis kan træffe paa flydende Miner, der enten kan være Øvelsesminer (*britiske*) eller Miner, som oprindeligt er udlagt før November 1918 (enten *britiske* eller udenlandske).  
2. *Britiske Øvelsesminer* er fyldt med Sand eller et lignende Stof i Stedet for Sprængstof og er mærket „*Sand filled*“ i store, hvide Bogstaver rundt det øverste Mundstykke. Ordene „*Sand filled*“ er tillige stemplet i de cirkelformede Ringe i Toppen og i Bunden.  
3. *Miner udlagt før November 1918*. Alle Vidnesbyrd gaar ud paa at vise, at disse Miner er uskadelige overfor Skibe, som maatte støde paa dem efter dette Tidsforløb. De er ogsaa sikre overfor almindelig Behandling, saasom at hejse dem indenbords og fire dem ned paa Dækket, rulle dem etc. Imidlertid bør man ikke gøre noget Forsøg paa at fjerne nogen Del af dem undtagen med Assistance af uddannet Marinepersonel.

4. *Optagelse af flydende Miner.* For at værdifulde Øvelsesminer, der er gaaet i Drift fra deres Fortøjninger, kan blive leveret tilbage til Autoriteterne, betaler Admiralitetet Belønninger for Optagelsen af flydende Miner, der er gaaet i Drift fra deres Fortøjninger, som følger:

(a) For Optagelsen af en flydende Mine fundet 2 Sm eller i mindre Afstand fra Kysten og Aflevering til den lokale Myndighed i de forenede Kongeriger: 2 £.

(b) For Optagelsen af en flydende Mine fundet over 2 Sm fra Kysten og Aflevering til den lokale Myndighed i de forenede Kongeriger: 5 £.

(c) For første Melding om at en Mine er skyllet op paa Stranden: 10 sh.

5. Udover de Belønninger, der er nævnt i (a), (b) og (c) betales intet for eventuelt Tab, materiel Skade, Tab af Arbejdsfortjeneste eller anden Skade forårsaget ved Optagelsen af Minen.

6. Admiralitet betaler ingen Belønning for sunkne Miner, der fiskes op af Trawl, heller ikke betales nogen Erstatning for Beskadigelse af Trawl.

Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 2/101 1933.

116. (T). Norge. Oslofjord. Kystlodsdamper midlertidig inddraget.

(E. f. S. Nr. 12/Side 326. Oslo 1933.)

Kystlodsdamperen, der var stationeret ved *Bastøy* Fyr paa c. 59° 23',<sub>1</sub> N. 10° 32',<sub>5</sub> E., er indtil videre inddraget.

**Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.**

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

Korts eller  
Bogs Nr.

*England:*

- T Supplement No. 2 to Channel Pilot, Part I.  
 N 1610 England, East Coast. — North Foreland to Orfordness, including the entrance to the Thames.  
 N 3486] China. — Kwangchow wan and River Matshe.  
 N 3349 China. — Approaches to Kwangchow wan.  
 R 1176 Bristol Channel. — Newport and Weston-super-Mare to Chepstow and Bristol.  
 R 2018 Gulf of St. Lawrence. — Port Hood.  
 R 81 Red Sea. — Marsa Darur to Trinkitat.  
 R 824 Bay of Bengal. — White point to Mergui.  
 R 2693 England, East Coast. — Orwell and Stour rivers.  
 R 1342 China Sea. — Fan Rang bay to Tong King gulf.  
 N 2897 United States, Gulf of Mexico. — Tampa bay.  
 R 3600 Japan. — Anchorages in Hokkaido.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

## Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:		Telegram-Adresse:
Nyborg	Henrik Basballe. Foreningens Formand.	Basballe.
Esbjerg	Ludvig Christensen, Foreningens Viceformd.	Stevedore.
København	Holger Jørgensen, Foreningens Kasserer. Admiralgade 27.	Oldstededore.
Aalborg	Stevedorekompagniet.	Mamdresch.
Aarhus	Aarhus Stevedore-Komp.	Labore.
Aarhus	Hassing & Drescher.	Dispatch.
Assens	Petersen & Jacobsen.	Lodsen.
København	Københavns Stevedore- kompagni, Niels Juelsg. 8. (Søren Olsen), „Klis“.	
København	Emil Nielsen Islands Brygge 26.	
Holbæk	S. I. Sørensen.	Stevedoren.
Horsens	Søren Andersen,	Stevedoring.
Kalundborg	L. Omøe.	Omøe.
Nyborg	Mammen & Drescher.	Spedition.
Odense	Simonsen & Møller.	Simonsen.
Randers	Wessberg & Christoffersen.	Wessberg & Christoffersen
Vejle	Vejle Stevedoreforretning.	Stevedoring.

Stevedoring Rater ifølge Overenskomst med Dansk Dampskibsrederiforening og The Baltic and International Maritime Conference.



Forsikrings-Aktieselskabet  
**„SKANDINAVIA“**

Stiftet 1899

Aktiekapital 10 Millioner Kroner



SØ- og TRANSPORTFORSIKRINGER  
samt  
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

KONGENS NYTORV 6 · KØBENHAVN K.  
Telefon 9316 Telgr. Adr. Reassurance

*Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using*

**O**wners' &  
**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by  
Nautical Publishing Co.  
33, Amaliegade, Copenhagen.

AGENTURFIRMAET

**KAY DYHR**

fører  
som før.

ØRESUNDSVEJ 140  
KØBENHAVN S.  
TLF. C. 8901-8392-8320

TELEGR.-ADR.: YARD

TELEFON 4101, STATSTLF. 9

# A/S AALBORG MASKIN- & SKIBSBYGGERI

## TØRDOK 380'

AKTIESELSKABET

## HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefon: 40 - 91 &amp; 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets»

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde.  
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.  
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

## Jørgen A. Rasmussen, Copenhagen K.

Telegrams: Jorgaras

World-wide supplies of

33, Amaliegade

Bunker Coals, Fuel &amp; Diesel Oil, Stevedoring, Towage, Docking &amp; Shiprepairs, Insurance, Ships' Supplies

DAMPKIBSSELSKABERNE

## „PACIFIC“ & „NORDANIA“

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 &amp; 4248 - Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

## STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING &amp; DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«



## ARBEJDSGIVERE

### OG FUNKTIONÆRER

er lige interesserede i Indførelsen af  
en betryggende forsikringsmæssig Pen-  
sionsordning for Personalet.

Indhent Oplysninger og Tilbud fra

### PENSIONSORSIKRINGSANSTALTEN AKTIESELSKAB

(Oprattet af danske Erhvervsorganisationer)

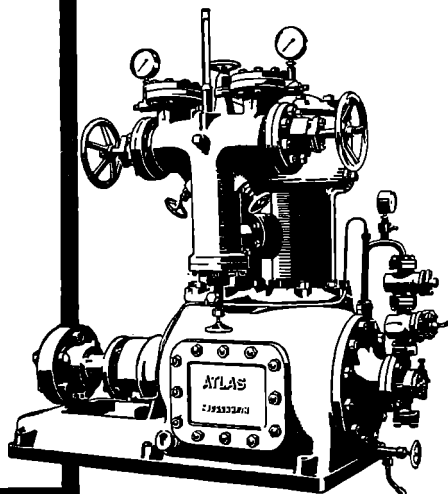
VESTRE BOULEVARD 38 · KØBENHAVN V · TLF.: C. 7809

## Klassifikations- Selskabernes Krav



opfyldes af Atlas' moderne Skibs-Køle-  
anlæg. Vi leverer komplette Køle- og  
Fryseinstallationer for Last og Proviant.  
Saltvandskøling eller direkte Expansion  
efter Ønske. Højeste Kvalitet til rimelige  
Priser. — Spørg os!

NØRREBROGADE 198



# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 3

FREDAG 19. JANUAR 1934

41. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1934

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleums A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers  
Bjrnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegrafelskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phønix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugserelskaber

## FRA UGE TIL UGE

Af Axel Gerfalk.

### ET TILBAGEBLIK

I Anledning af 50 Aars Dagen har Dansk Dampskibsrederiforening udsendt i nitidigt Udstyr et meget interessant Jubilæumsskrift udarbejdet af Rederiforeningens administrerende Direktør, cand. juris Eilert Maegaard i Samarbejde med cand. polit. Jens Vestberg, Grosserersocietets Sekretær.

Dette Jubilæumsskrift giver en fortræffelig historisk Oversigt over Rederiforeningens Arbejde i disse 50 Aar. Herunder navnlig, som fremhævet i Formanden, Direktør A. O. Andersen's Forord, en Fremstilling af dansk Skibsfarts Indsats under Verdenskrigen. Jubilæumsskriftet fremdrager ligeledes forskellige betydningfulde Kendsgerninger til Belysning af Skibsfartens økonomiske Betydning for vort Land og Folk — alt i alt et Værk, som vil tjene til at udbrede Kendskab og Forstaaelse af Danmarks Skibsfart, dens store nationale Indsats og de mange vanskelige Problemer, som dens Mænd daglig møder i Konkurrencen med andre Nationers, særlig de statsunderstøttedes Handelsflaader.

I *Dansk Søfarts Tidende's* Jubilæumsnummer sidste Uge gav vi en Oversigt over de springende Punkter i Begivenhedernes Række i disse 50 Aar. Saa vi skal ikke her dvæle ved denne Del af Jubilæumsskriftet, som enhver skibsfartsinteresseret bør nøje studere, og som Fremtidens Historikere sikkert vil betragte som et yderst lærerigt Kildeskrift. Vi skal her særlig henlede Opmærksomheden paa den Del af Bogen, hvor Oplysningerne gives om Skibsfartens nationaløkonomiske Betydning for Nationen. Man faar straks et Begreb derom af den Kendsgerning, at Danmark er mellem de fire Lande, der har mest Tonnage pr. 1000 Indbyggere. Norge er saa ubestridelig Nummer ét med 1,454 Tons; England kommer næst med 508 Tons; saa kommer Holland med 390 og Danmark med 319 Tons pr. 1000 Indbyggere.

I 1905 indsejlede danske Skibe i Bruttofragt 58.8 Millioner Kroner. For hvert Aar blev disse Indsejlinger større, kulminerende i 1920 med 376.9 Millioner. Saa gik Indtægterne nedad. I 1921 og 1922 var de henholdsvis 184 og 170 Millioner, stigende i 1923 og 1924 til henholdsvis 211 og 244 Millioner Kroner. Saa fortsattes med Evropas Forarmning den nedadgaende Linie; i 1931 og 1932 var vi helt nede paa 134 Millioner hvert Aar. Heldigvis viser Kurven nu igen opad, og man kalkulerer med, at Indsejlingerne i 1933 vil andrage omkring de 175 Millioner. I disse Beløb er ikke medregnet Indsejlingerne ved Timecharterfragt, som til Tider har været meget store, i 1917 og 1918 androg de henholdsvis 165 og 109 Millioner Kroner, og som i Øjeblikket vel ligger omkring de 15 Millioner.

Det er disse *usynlige* Indtægter, som tillader Nationen en højere Levestandard end den ellers kunde tillade sig.

### SKIBBSMÆGLERNES PRIVILEGIUM

Vore Læsere vil mindes, at i den Politisag, som de autoriserede Skibsmæglere for nogen Tid siden anlagde imod de to Dampskibs-Ekspeditionsfirmaer Franck & Tobiesen og Carl Krarup for Overtrædelse af Næringsloven, *in casu* Krænkelser af Mæglernes Ene-ret paa Klarering af Skibe, blev Indehaveren af Franck & Tobiesen, Grosserer Hans Tobiesen idømt en Bøde paa 100 Kroner, og de tre Indehavere af Firmaet Carl Krarup hver en Bøde paa 70 Kroner.

Byretten ledsagede sin Dom med følgende Præmisser:

»Medens det nu paa den ene Side ikke ubetinget findes at kunne kræves, at en Person for at staa i fast Tjenesteforhold enten alene skal udføre Arbejde af en bestemt Art eller udelukkende arbejde for een Arbejdsgiver, kan det paa den anden Side ikke være lilstrækkeligt, at der foreligger et fast Forhold, for hvilket der ydes et bestemt fast Vederlag, eller at der

foreligger et Repræsentationsforhold og en betinget Pligt for Repræsentanten til at underkaste sig den anden Parts Instruks, men afgørende for, om et Tjenesteforhold foreligger, maa være, at den Person, der er tjenende, staar i et almindeligt Underordningsforhold til den anden Part, saaledes at han i det væsentlige stiller sin Arbejdskraft til Raadighed for denne, og da det efter det under Sagen oplyste maa antages, at Forholdet til de paagældende Rederier kun er en Del af de tiltalte Firmaers Virksomhed, og at dette Forhold ikke influerer paa Firmaernes Selvstændighed, findes det mellem de tiltalte og Rederierne bestaaende faste Repræsentationsforhold ikke at kunne betegnes som et fast Tjenesteforhold.«

De nævnte Firmaer appellerede denne Dom til Landsretten, der i Tirsdags stadfæstede Byretsdommene.

Hermed har denne Sag fundet sin endelige Løsning i Henhold til den Lov, som blev vedtaget med Rederierne's Anbefaling.

### DE ENGELSKE SKIBSOFFICERER OG SUBSIDIEKRAVET

Vi synes det maa i højeste Grad beklages, at *Chamber of Shipping*, den Gang det fremlagde sin Rapport til Støtte for Kravet om en Subsidiopolitik, har gjort sig saarbar, da det fremførte den komparative Statistik vedrørende Lønningerne, der betales i henholdsvis britiske og udenlandske Skibe.

»I Appendix 10 (Side 51) anføres en komparativ Lønningsskala for en 7,500 Tons Damper. Den citerede Autoritet er »Fairplay« for 31. Dec. 1931, hvori der ingen Reference gøres til den Løn, der betales i norske, svenske eller danske Skibe, en Løn, der for Officerernes Vedkommende ligger betydeligt over, hvad der skal betales i britiske Skibe. Det maa bemærkes, at Tallene vedrørende britiske Officerer og Mandskab stammer fra Maanedens før den 10 Procents Lønningsreduktion traadte i Kraft i britiske Skibe,« skriver Kaptajn *William H. Coombs*, der er Forretningsfører for Føderationen af Britiske Handelsmarine-Officerer.

»Vi hævder,« fortsætter han, »at der findes saa vigtige Argumenter i Favør af Subsidier, at det maa beklages, at man har offentliggjort gamle og ufuldstændige Tal i denne Forbindelse. Vi hævder, at det ogsaa

er uheldigt, at i Appendix 9 (Side 50), hvor man sammenligner Lønnen og Forplejningsudgiften i et udenlandsk og et britisk Skib, er det eneste udenlandske Eksempel, man anfører, et *estnisk* Skib. Dette Forhold er særdeles uheldigt, da Estland er en af de mindste Søfartsnationer, der nævntes i Lloyd's Register for 1. Juli 1932.

»De Vanskeligheder, som de britiske Redere staar overfor i Form af Subsidier, Reservationer og lignende er saa udprægede, at det er beklageligt, at de gør deres Sag svagere (ved tilsyneladende at lægge alfor stærkt Eftertryk paa de anførte Tal, derved at de undlader at anføre eller overdriber relevante Tal) i deres Forsøg paa at bevise den utvivlsomme Kendsgerning, at visse fremmede Nationer betaler deres Officerer og Mandskab mindre end, hvad der betales efter den britiske Tarif.

»Til Slut vil jeg anføre, at the Officers' Federation stærkt understøtter Kravet om, at Regeringen skyndsomst infører et midlertidigt Subsidium til Fordel for den britiske Skibsfarft.«

### INDKOMNE SKIBE I KØBENHAVNS HAVN I DECEMBER MAANED 1933

	Antal	Register Tons
Danske .....	1,122	348,218
Svenske .....	247	52,437
Norske .....	18	19,018
Tyske .....	101	25,356
Engelske .....	23	29,871
Franske .....	1	813
Finske .....	28	20,188
Hollandske .....	12	9,800
Letlandske .....	4	4,163
Estlandske .....	4	1,024
Islandske .....	2	1,707
Amerikanske .....	7	22,426
Polske .....	1	3,940
Portugisiske .....	1	1,039
Ialt.....	1,571	540,000

### PRINS VALDEMAR FORENINGEN I SVENDBORG

Prins Valdemar Foreningen holdt i Søndags sin 66. Generalforsamling i Borgerforeningen i Svendborg.

Formanden, Skibstilsynsmand N. Killerup, bød de ca. 50 Medlemmer velkommen og udtalte nogle smukke Mindreord over de i Aarets Løb afdøde Medlemmer: Kaptajn Jørgensen, »Thor«, Kaptajn Hansen, Faaborg, og Kap-

tajn C. C. Christensen, »Helge«. (Forsamlingen rejste sig).

Formanden valgtes til Dirigent og aflagde Beretning for det forløbne Aar, der i enhver Henseende har været godt og heldbringende for Foreningen. Af større Begivenheder var der sket dette, at Svendborg Søkasse var gaaet ind under Prins Valdemar Foreningen, hvorved der var tilført Foreningen en Formue paa 27,400 Kr.; samtidig havde Prins Valdemar Foreningen overtaget den Ligvogn og det Lighus, som Svendborg Søkasse ejede, og især Vognen var et udmærket Aktiv. Den Tilgang af Medlemmer, som Foreningen herved havde faaet, beløb sig til 9, hvoraf 2 i Forvejen var Medlemmer af Prins Valdemar Foreningen, Tilgangen var altsaa i Realiteten kun 7.

Desuden har Foreningen i Aar arvet en anselig Formue efter Frk. Nielsen, Datter af afdøde Skibsfører Nielsen. Frøkenen havde testamenteret Foreningen en Fjerdedel af sin Formue — eller 19,715 Kr. Der hæftede dog den Bestemmelse ved Arven, at dens Renter skal komme en kvindelig Slægtning til Frk. Nielsen til Gode saa længe hun lever, men herefter tilfalder den fulde Dispositionsret Foreningen, og der vilde for Pengene blive oprettet et Legat — »Frk. Nielsens Legat«.

Foreningens samlede Formue udgør herefter ca. 140,000 Kr.; heraf er de 40,796 Kr. Foreningens »egen« Formue, d. v. s. den, Foreningen selv har tilvejebragt; den er i Aar vokset lidt, idet den i Fjor kun udgjorde 40,483 Kr.

# DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING'S 50 AARS JUBILÆUM

Den svenske og den norske Søsterorganisation  
sender hjertelige Ønsker i Dagens Anledning.

I Onsdags var det, som det fremgik af vort Jubilæums-Nummer, 50 Aar siden, at Dansk Dampskibsrederiforening blev stiftet. Tiderne er ikke vel storstilet Festligheder, saa Dagen forløb i Stillehed. Om Formiddagen modtog Bestyrelsen Gratulanternes Skare ved et Glas Vin i Rederiforeningens smukke Forsamlingsaal, og om Aftenen samledes Rederne uden Gæster til en beskeden Middag.

ferencer og paa anden Maade, og jeg er lykkelig over at kunne udtale ved denne Lejlighed, at Samarbejde! og Forstaaelsen mellem de to Foreninger maa vare ved i mange Aar til gensidig Fordel for de to Landes Skibsfartsindustri, og hertil vil jeg knytte Ønsket om Held og Lykke i Fremtiden for Dansk Dampskibsrederiforening. Disse Ønsker ved jeg deles af alle mine Kolleger i Sveriges Redareforening«.



Direktør  
**A. O. Andersen,**  
Formand,  
Dansk Dampskibsrederiforening,  
som H. M. Kongen har dekoreret med  
Kommandørkorset af første Klasse.



Skibsreder  
**H. A. Hansen,**  
Næstformand,  
Dansk Dampskibsrederiforening,  
som H. M. Kongen har udnævnt til  
Ridder af Dannebrog.

Hans Majestæt Kongen understregede Erhvervets Betydning ved at tildele Foreningens Formand, Direktør *A. O. Andersen* Kommandørkorset af første Grad og at udnævne Foreningens Næstformand, Skibsreder *H. A. Hansen*, til Ridder af Dannebrog som officiel Anerkendelse af de Herrers store Indsats.

## HJERTELIGE SVENSKKE ORD

Fra nær og fjern strømmede Gratulationer ind til Rederiforeningen. *Scandinavian Shipping Gazette* bragte i Onsdags Hyldestskrivelser fra den norske og den svenske Søsterorganisation. Direktør *Gunnar Carlsson*, Formanden for *Sveriges Redareforening*, skriver saaledes i vort Søsterorgan:

»Jeg benytter denne Lejlighed til gennem Dem at udtrykke overfor Dansk Dampskibsrederiforening min hjerteligste Lykønskning i Anledning af 50 Aars Dagen.

»Som Formand for den svenske Søsterorganisation har det været mig en Fornøjelse og et Privilegium i mange Aar at samarbejde med Dansk Dampskibsrederiforeningens Formænd, Direktør og Forretningsfører, baade hjemme og ude, i forskellige internationale Kon-

## EN SMUK NORSK UDTALELSE

Skibsreder *Fr. Odjell*, Formanden for *Norges Rederforbund*, er for Tiden paa Rejse. Under hans Fravær har den fungerende Formand, Skibsreder *Thomas Olsen*, tilsendt følgende smukke Udtalelse:

»Paa Dansk Dampskibsrederiforening's 50-Aars Dag vil de norske Redere lykønske deres Kolleger og Venner i Danmark med, at de saa tidligt forstod at samle sig til fælles Varetagelse af danske Rederiinteresser. Derved opnaaede de, før de fleste andre Lande, at skabe en stærk Organisation, som udadtil med Rette har kunnet optræde som de danske Rederes indflydelsesrige Repræsentant.

»Og *Norges Rederforbund* vil hertil knytte en hjertelig Tak for et Samarbejde, som i lige Grad har givet Udtryk for Evne og Vilje til at fremme de danske Interesser som for venskabelig Sindelag overfor Rederne i andre nordiske Lande og disses Organisationer«.

Det andetsteds her i Bladet omtalte Jubilæumsskrift, som er udgivet af Dansk Dampskibsrederiforening i Dagens Anledning, er i pragtfuldt indbundne Eksemplarer blevet overrakt Hans Majestæt Kongen og Hans Kongelige Højhed Kronprinsen.



# DANMARKS, NORGES OG SVERIGES HANDELSFLAADER VED AARSSKIFTET

## DANMARKS HANDELSFLAADE

har i 1933, i Følge Det Norske Veritas Statistik, haft en Nettoafgang paa 12 Fartøjer og 44,000 T. Br.

Omtrent hele Afgangen er fra Dampskibsflaaden. Motorskibsflaaden er omtrent uforandret.

Bruttotilgangen var 19 Skibe og 21,200 T., heraf 12 nye Skibe paa tilsammen 15,200 T., samtlige bygget i Danmark. Af ældre Skibe blev fra Udlandet indkøbt 7 paa tilsammen 6,000 T.

Bruttoafgangen var 31 Skibe paa 65,200 T., heraf solgt til Udlandet 23,900 T. og ophugget 38,500 T. Der er forlist 9 Skibe paa tilsammen 3,000 T. (i 1932 5 Skibe paa tilsammen 3,783 T.).

Den danske Flaade er nu paa 1,130,500 T. Br.

Under Bygning i Danmark, inkl. for udenlandsk Regning, er der 65,700 T. Br., hvilket er dobbelt saa meget som pr. 1. Juli 1933.

## NORGES HANDELSFLAADE

I 1933 har Handelsflaaden haft en Nettoafgang af 52 Skibe og 114,000 T. Br. I 1932 var Nettoafgangen 29,600 T. Dampskibsflaaden er i 1933 gaaet tilbage med 51 Fartøjer og 135,500 T. Br. For Motorskibsflaaden er Antallet af Skibe uforandret, men Tonnagen er forøget med 21,800 T.

Bruttotilgangen var 29 Fartøjer paa 88,800 T. Af nye Skibe blev der bygget 6 paa tilsammen 9,500 T. ved norske Værksteder og 7 paa tilsammen 40,700 T. ved udenlandske. 16 ældre Skibe paa tilsammen 38,600 T. blev indkøbt fra Udlandet.

Bruttoafgangen var 81 Fartøjer paa 202,600 T., heraf blev 38 paa 92,000 T. solgt til Udlandet. Ved Forlis udgik 20 paa 36,000 T. 23 Fartøjer paa 74,700 T.

blev ophugget. Forlisprocenten af Tonnagen bliver ca. 0.88 pCt., hvilket er adskillig højere end for de sidste 3 Aar.

Den norske Tonnage er nu paa 3,956,000 T. Br., heraf 1,266,000 T. Tankskibe.

Under Bygning og bestilt er 105,300 T., heraf i Norge 13,420 og i Udlandet 91,880 T. Br.

Byer med den største Tonnage: Oslo 1,333,800 T., i Aarets Løb en Nettoafgang paa 17,700 T. Bergen 752,900 T. (÷ 42,700), Tønsberg, hvortil Wilh. Wilhelmssens Flaade er registreret, 515,900 (+ 9,900), Haugesund 317,700 (÷ 15,300), Sandefjord 232,000 (÷ 18,000 T.). Af Sandefjords 118 Skibe er 103 Fangstskibe paa 171,000 T.

## SVERIGES HANDELSFLAADE

har i det forløbne Aar haft en Nettoafgang paa 52 Fartøjer og 44,600 T.

Dampskibsflaaden havde en Nettoafgang paa 40 Fartøjer og 51,000 T. og Motorskibsflaaden en Nettoafgang i Antal af 3 Fartøjer, men en Forøgelse i Tonnagen paa 9,600 T.

Bruttotilgangen var 17 Fartøjer paa 35,700 T., heraf 5 nye Skibe paa tilsammen 20,000 T. Af ældre Skibe blev indkøbt fra Udlandet 12 paa 15,700 T.

Bruttoafgangen var 69 Fartøjer paa 80,300 T., heraf blev 36,600 T. solgt til Udlandet og 34,000 T. ophugget. Ved Forlis udgik 13 Fartøjer paa 9,700 T. (i 1932 7 Fartøjer paa 6,321 T.).

Den svenske Handelsflaade er nu paa 1,627,600 T. Br.

Under Bygning i Sverige, inkl. for udenlandsk Regning, er der 86,900 T., hvilket er temmelig nær det samme som pr. 1. Juli 1933.

## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 16de Januar 1934.

Den saa smaat tiltagende Følelse af Optimisme, der i den senere Tid er givet Udtryk for i Ud- og Indland og ogsaa i al Beskedenhed i disse Spalter, har for *Udenforstaaende* just ikke fundet sin Berettigelse bekræftet i den samtidig konstaterede Stigning i Antallet af oplagte Skibe. Vi skrev ikke tilfældigt »Udenforstaaende«, thi for de »Indviede« er den nævnte Stigning absolut ikke kommen som nogen Overraskelse, hvad vi ogsaa indirekte gav Udtryk for, naar vi i sidste Uge indledede med at konstatere som en Selvfølgelighed, at »de fleste af de for Flertallet af de danske Redere mest betydende Fragtmarkeder giver ikke Stof til megen Omtale paa denne Aarstid«, og de Både, der i sidste Uge blev bundet fast paa ubestemt Tid, er netop af den Størrelse og Type, som hovedsagelig finder Beskæftigelse i Trællast- og Kulfarten. Heller ikke vil nogen *Shippingman* blive forbavset, end mindre forurolet, dersom — eller rettere naar — Oplægningerne i Løbet af kort Tid viser yderligere Stigning. Dette er en aarligt tilbagevendende Foreteelse, omend derfor lige beklagelig.

### TRÆLASTMARKEDET

Det er endnu meget for tidligt at prøve paa at gisne, hvorledes den kommende Sæson mon vil forme sig. Dertil kræves først og fremmest paalidelige Oplysninger om de Kvantiteter af forskellig Slags Trællast, som allerede er, henholdsvis kan forventes solgt for Afskibning i indværende Aar.

Hvad specielt firsavel Trællast til Stor-Britannien angaar, da ventes der et betydeligt forøget Køb af *kandisk* Træ, og der er allerede befragtet Tonnage for efter Omstændighederne store Kvantiteter. Et enkelt engelsk Mæglerfirma kunde saaledes allerede i Slutningen af December reklamere med, at det til da havde fragtet Tonnage for ialt ca. 10,000 Standards for Afskibning per f.o.w. og senere. De opnaaede Rater synes desværre gennengaaende utilfredsstillende, saasom: 950 stds. f.o.w. Bay Chaleur 46/3d. Basis 1 Lossehav, 2/6d. extra, dersom to; 950 stds. 3 consecutive Rejser, at begynde per f.o.w., Pictou — Miramichi Range 47/6d. Basis.

M. H. t. *Østersøen* er der fragtet ikke saa faa Dampere i Størrelse fra 400 til 900 standards fra Sverige og Finland, Afskibning f.o.w. og senere, men det vil næsten kunne kaldes at gaa Befragternes Ærinde at viderepublicere disse Afslutninger, af hvilke vi alligevel anfører følgende:

Sørnæs/Methil 670 stds. DBB f.o.w. 26/6d.; Aabo/Methil, 915 stds. DBB f.o.w. 24/-; Trångsund/Poole, 500 stds. DBB., [3 Rejser Juni/September, 32/6d.; Trångsund/Stansgate, 700 stds. DBB 2 Rejser Juni/Juli, 28/-; Sundsvall/Boston Dock, 440 stds. DBB f.o.w. 37/6d.; Umeaa/Woodberry, 500 stds. DBB, f.o.w. 38/6d.

### KUL, KOKS etc.

Markedet er endnu flovere end sidst, hvad i første Række skyldes de store Vanskeligheder ved at garantere Afskibningstermin, og Situationen i Øjeblikket

kan næppe illustreres tydeligere, end ved den næsten utrolige Kendsgerning, at en engelsk Storforbruger, der aarligt anvender 775,000 Tons engelske Kul, tvunget af Frygten for Kulmangel har maattet importere en Ladning polske Kul via London. Som et andet talende Bevis paa de øjeblikkelige vanskelige Forhold paa det engelske Kulmarked kan nævnes, at dansk 1900 Tons d.w. »Kuldrager« i sidste Uge kom hertil fra Grangemouth i Ballast for Oplægning. De faa cirkulerende Ordre til Danmark er paa nær et Par enkelte alle for Afskibning over Februar, og af Ugens Afslutninger kan nævnes:

Seaham Harbour/København, 3,100 Tons Kul, 4/72/1,000, prompt; River Wear/København, 3,100 Tons Kul, 4/- 84/800, prompt; Forth/Nørre Sundby, 2,000 Tons Kul, 4/6d.; Dunston/København el. Vejle, 1,700 Tons Koks, 6/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d., 84/500, 22/1.

#### MIDDELHAVET etc.

*Nedgaende:* Den større Tonnage var vedblivende den mest efterspurgt, navnlig fra Østkysten, men til Trods for Redernes stigende Tilbageholdenhed forblev Raterne paa sidste Uges lave Niveau.

*Hjemgaende:* Det var stadig Erts- og Fosfalladningerne, der bød inest Beskæftigelse til gennemgaende uforandrede Rater, saasom:

5/6 d. 4,500 Tons Almeria/Rotterdam; 6/6d. 4,800 Tons Melilla/Immingham; 28 Francs 3,800 Tons Sfax/Nantes; 8/- 6,000 Tons Sfax/Dublin; 9/6d. 2,400 Tons Bona/Lisahally, alle pr. Januar.

Fra *Alexandria* sluttedes 440,000 cbf. Damper til Hull à 8/9d. pr. 60 cbfd., option Hull og Leith 9d. extra.

»Sensationen« var en Meddelelse om mulig snarlig Genaabning af Sejladsen paa *Donau* som Følge af det usædvanlig milde Vejr, men der er al god Grund til ikke at vente sig noget heraf, selvom virkelig Sejladsen snart kan genoptages, thi det bliver højst sandsynlig kun for en stakket Stund, med mindre ogsaa Vejrguderne mærker Krisen i Form af Mangel paa Kuldegrader, og derfor har svært ved at overholde Almanakkens Bestemmelser. Fra de *russiske* Sortehavshavne fandt kun faa Afslutninger Sted, bl. a.: 7,700 Tons U.K. — Bordeaux/Hamburg Range 10/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. Basis tungt Korn, 7,500 Tons U.K. 11/- Basis tungt Korn, 6,000 Tons Antwerpen/Hamburg Range 10/9d., option Antwerpen el. Rotterdam 6d. mindre, eller Bergen/Malmø Range inkl. Danmark 12/9d., alle pr. Februar. Fra Bulgarien samt de rumænske Kysthavne vides ikke nogen Tramponnage at være befragtet fornylig.

#### NORDAMERIKA, GULFEN. CANADA etc.

*Vestgaende:* Visse engelske og svenske Redere har været særdeles ivrige efter at sikre sig Ladning denne Vej over Sæsonen. Saaledes har en enkelt Storafskiber fragtet Tonnage for ca. 100,000 Tons Kul til Canada for Afskibning jævnt fordelt over kommende Sæson. For Afskibning pr. prompt er der vedblivende kun faa Ladninger, og til samme lave Rater som sidst omtalt.

*Hjemgaende:* Den samlede Export pr. Tramp- og Liniebaade fra Montreal i Tiden ult. September 1933 til Sæsonens Slutning androg 20,625,000 bushels imod 32,950,000 bushels i omtrentlig samme Tidsrum i 1932. I Juli Maaned 1933 androg Eksporten (som i sin Tid omtalt i denne Rubrik) 4,720,000 bushels imod 11,580,000 bushels i samme Periode 1932. Omend vi savner Opgave over Udskibningerne i Tiden f.o.w.—ult. Juni og primo August—ult. September i 1932 og 1933, tør desværre regnes med en kolossal Nedgang i 1933's Totaludskibning i Sammenligning med 1932's. Er dette mon Grunden til, at engelske Redere fandt det forsvarligt først at acceptere 1/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. pr. qtr. for 36,000 quarters Baad fra Montreal, Sorel e. Quebec

til Antwerpen el. Rotterdam pr. 1/25 Maj, hvad kort efter blev efterfulgt af andre britiske Redere, der sluttede 31,000 quarters Damper for 4 consecutive Rejser fra Maj til November til samme Basisrate med forskellige engelske Optioner mod minimale Tillægsrater. »Kronen paa Værket« var sluttelig en Kontraktafslutning dækkende 12 Dampere til den tilsyneladende nu knæsatte Basisrate for Antwerpen el. Rotterdam: 1/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. Regnes der mon slet ikke med den Eventualitet, at den forøgede Import af kanadisk Trælast vil blive udvidet til ogsaa at omfatte Korn og, at Canadianerne vil forsøge at udligne sidste Aars stærkt begrænsede Eksport ved en tilsvarende Stigning iaar?

Northern Range, Gulfen, Cuba/Santo Domingo og Nord Pacific var og er uforandret fra sidst.

#### SYDAMERIKA

*Hjemgaende:* Til Trods for, at Afslutningerne for Januar-Afskibning er opgjort til det enestaende Kvantum af 1,000,000 Tons, varede Befragternes Tilbageholdenhed for senere Positioner kun faa Dage, og ved et stigende Ordreudbud blev der sluttet Tonnage for helt hen til 22/3 Annullering, for hvilken Termin sluttedes 7,500 Tonner fra n. a. San Lorenzo til London el. diverse Øst- el. Vestkysthavne à 16/- option Rotterdam el. Antwerpen à 15/9d. henholdsvis 15/6d. Pr. Februar sluttedes bl. a. 5,500 Tons n. a. San Lorenzo/U.K. — Antwerpen/Hamburg Range 17/6d. og 4,500 n. a. Rosario/Bergen — Stockholm Range inkl. Danmark 19/- een Havn, 19/9d. to og 20/6d. tre Havne.

#### ØSTEN

Rederne har hidtil afvist de faa Tilbud pr. Januar/Februar til de antydede 24/- Vest- og 25/- Sydlandet, men sluttelig brød en Reder ud (atter en engelsk Reder) og accepterede tilmeldt 23/6d. for Hvede i Sække for 8400 Tonner fra Vestlandet til Middelhavet, U.K.-Cont., 10/2 Annullering. Det er ikke let at forstaa Motivet hertil, da Baaden sendes i Ballast fra Syd Afrika. Indhøstningen af ny Høst er nu i fuld Gang, men til Trods for, at der (som ogsaa Tilfældet er i Argentina) ikke (i Modsætning til Canada og U. S. A.) er tilstrækkelig mange Siloer til Opbevaring af det nyhøstede Korn, hvorfor en forholdsvis betydelig Afskibning umiddelbart efter Indhøstningen er paakrævet, er Befragterne tilbageholdende, vistnok i Forventning om Prisstigning.

De øvrige Østens Markeder afviger i det store og hele ikke fra sidste Uges, hvorfor vi denne Gang undlader nærmere Omtale.

## UDFØRSLEN AF POLSKE KUL

Generalkonsulatet indberetter, at der over Danzigs Havn ifølge derom modtaget Oplysning gennem det herværende Havneudvalg i Løbet af December Maaned er udført 363,495 T. Kul, deraf til Danmark 46,451 T. mod 336,028 T., deraf til Danmark 39,164 T. i November Maaned.

Udførslen er fordelt paa følgende Maade:

Sverige .....	105,050 T.
Frankrig .....	98,409 »
Italien .....	69,535 »
Danmark .....	46,451 »
Norge .....	18,798 »
Irland .....	11,877 »
Finland .....	4,460 »
Belgien .....	3,250 »
Estland .....	1,930 »
Holland .....	1,910 »
Tyskland .....	1,825 »

363,495 T.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

AABENRAA

FAABORG

**P. F. CLEEMANN**ETABLERET 1879  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AABENRAA**

Statstelefon 182-482 Telgr.-Adr. Cleemann

**P. A. NIELSEN**EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE  
**FAABORG**

Telegramadresse: NIELSEN Telefon Nr. 9 &amp; 509

AALBORG

HOBRO

**CHR. JENSEN**EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AALBORG**Telefon: 2256  
Statstelefon 40Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**HOBRO**

TELEFON 413

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

**RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.**

(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)

**AALBORG**

LLOYD'S AGENT

Telefon: 4120  
Statstelefon: 16Telegram-Adr.:  
»Maritime«**JØRGEN L. FISKE**

(H. MUNCH'S EFTF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)Telefon Nr. 166 HAVNEVEJ 40  
**HOLBÆK** Telegr.-Adr.: »Fisker«  
ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN  
Lloyds Agent  
Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

HOLBÆK

**JOHS. UTZON**EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AALBORG**Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2Telegram-Adresse:  
»UTZON«**F. OHLSSON'S EFTF.**

ETABLERET 1878

INDEHAVER: A. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**KJØGE**

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

KJØGE

AARHUS

KORSØR

**BERGMANN, SMITH & CO.**

SKIBSMÆGLERE

**AARHUS**TELEFON 1901 — 4019  
STATSTELEFON 13TELEGR.-ADR.  
»BERGSMITHS«**P. JØRGENSEN & CO.**

SKIBSMÆGLERFORRETNING

Grundlagt 1867

Indehaver: J. U. JEPSEN, statsautoriseret Skibsmægler

**KORSØR**Telegram-Adresse: JØRGENSEN  
The BOE CodeTelefon: 6 (3 Linier)  
Statstelefon: 11  
Efter Kontortid: 127

NYKØBING F.

**Rasmus Christensen**

Statsautoriseret Skibsmægler

**AARHUS**

Telef. 149. Statstelf. 99. Telgr.-Adr. „Racist“

**Marquardt & Tornøe**

Indehaver: Emil Petersen

Edsv. Skibsmægler

Nykøbing F.

NØRRÉSUNDBY

**Carl v. d. Hude,**

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1876

**Aarhus**

Telegr.-Adr.: Hude Telefon 81 - 82. Statstelefon 3

**N. C. BACH**

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

**NØRRÉSUNDBY**

Telefon 1047 - 2161

Telegram-Adr.: BACH

BANDHOLM

ODENSE

**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

**BANDHOLM**

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«**CHR. CLEMMENSEN**

INDEHAVERE: JAC. CLEMMENSEN, UFFE CLEMMENSEN

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

**ODENSE**TELEFON: 14 & 33  
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Ansøgningerne til Skoleskibet »Danmark«s Togter

Nu er det paa de Tider — inden Udgangen af Marts — at Ansøgningen skal sendes ind til Bestyrelsesraadet for Statens Skoleskib »Danmark« af dem, der ønsker at komme med paa Skoleskibets Sommertogt og det derpaa følgende Vintertogt. Uddannelsen er den bedst tænkelige og foregaar under i enhver Henseende betryggende Vilkaar — Bestyrelsesraadets Sammensætning og det lykkelige Valg af Kaptajn og Officerer er en Borgen for det.

Som Elever kan antages sunde, kraftige, godt anbefalede unge Mennesker, ordentligvis mellem 15 og 18 Aar, hvis Hensigt det er at uddanne sig til Styrmand. Fortrinsvis Adgang til Optagelse har saadanne, som har 4—12 Maaneders Søfart.

Endvidere kan som Elever optages et Antal befarne Sømænd over 18 Aar, som Regel saadanne, som ikke har den anordnede Sejlskibsfart for at kunne indstilles til Styrmandseksamen.

Det samlede Togt er paa indtil 10 Maaneder, men deles i to Afsnit, nemlig et Sommerafsnit paa ca. 2½ Maaned i hjemlige Farvande fra ca. 15. Juni og et Vinterafsnit paa ca. 7½ Maaned i fremmede Farvande. Dette sidste Afsnit begynder ca. 1. September, og nye Elever kan optages ogsaa paa dette Tidspunkt.

Vederlaget for Undervisning og Ophold i Skoleskibet er 300 Kroner, og den ensartede Beklædning, som leveres til Eleverne, betales desuden med ca. 200 Kroner. Beløbene erlægges ordentligvis, forinden Eleven tiltræder Tjeneste i Skibet. Fratræder en Elev, forinden Togtet er afsluttet, har han ikke Krav paa Tilbagebetaling af nogen Del af Elevegiften, medmindre Fratrædelsen sker som Følge af en ham utilregnelig Aarsag.

De Ansøgere, som ikke ser sig i Stand til at betale de 300 Kr. for Undervisning og Ophold, kan sammen med Ansøgningen om Optagelse indsende særlig Ansøgning om hel eller delvis Fritagelse for Elevegift; det vil da være afhængigt af de forhaandenværende Midler og Forhold, hvorvidt Bestyrelsesraadet ser sig i Stand til at imødekomme saadant Andragende. I Ansøgningen bedes udtrykkelig anført, hvorvidt Tilstaaelse heraf er Betingelse for Ønsket om Optagelse.

Vel anbefalede Elever fra Skoleskibet »George Stage« kan efter Afslutningen af dette Togt overgaa til Statens Skoleskib, for saa vidt Plads haves. De kan da i Hovedsagen benytte deres Beklædning og øvrige Udrustning fra »Georg Stage«.

Blanket til Ansøgning om Optagelse udleveres paa Formandens Kontor, for Tiden Kristiansgade 12 C, København K., ved skriftlig eller mundtlig Henvendelse og udfyldes efter de derpaa givne Anvisninger. Ved Afskrifter af Søfartsbeviser, Anbefalinger og lign. tilføjes Ordet »Kopi«. Afskrifternes og de givne Oplysningers Rigtighed attesteres af 2 troværdige Mænd, for hvem Daabs- eller Fødselsattest og de øvrige originale Attester har været forelagt.

Den udfyldte Ansøgningsblanket indsendes til Bestyrelsesraadet inden Udgangen af Marts. Elever, der er i

Stand dertil, bringer selv Ansøgningen. Samtlige Ansøgere vil mindst en Maaned forinden Tiltrædelsesdagen modtage Meddelelse om, hvorvidt Ansøgningen er bevilget eller ej, og i første Tilfælde tillige al fornøden Underretning om Mødetid og Mødested. En Fortegnelse over Beklædningsgenstande m. m., som Eleverne selv skal medbringe, findes paa næste Side.

Den antagne Elev forpligter sig til at deltage i Togtet til dettes Afslutning, men vil efter Omstændighederne blive hjemsendt, hvis han viser sig uegnet, eller hvis hans Opførsel er utilfredsstillende.

Naar Eleverne møder for at tiltræde Tjenesten om Bord, bliver de paa Bestyrelsesraadets Foranstaltning underkastet en fornyet Synsprøve; Elever, som ikke bestaar denne Prøve, vil straks blive hjemsendt.

### Rustens argeste Fjende

Trods alle Anstrengelser har det hidtil ikke været muligt paa helt tilfredsstillende Maade at beskytte vor Tids kostbare Jernskibe mod Rustens rentud forfærdelige Ødelæggelser.

Der skræbes og males, og skræbes og males i en Uendelighed, dog kun med det ret magre Resultat, at det ydre en stakkert Stund ser taaleligt ud, medens Rusten ufortrødent æder videre af Jernet og inden længe alter har Overtaget. Hvorfor? Fordi »Malingen« simpelt hen stryges ovenpaa Rusten, der ikke derved i mindste Maade hindres i sin Spredning. Saalænge Rusten ikke direkte er bekæmpet og gjort inaktiv, hjælper Malingen intet.

Derfor satte en kendt tysk Kemiker sig det Maal at fremstille et Produkt, som ikke alene kemisk skulde omdanne selve Jernoverfladen og gøre den event. tilstedeværende Rust in-aktiv, men yderligere under Processens Forløb skulde nedfælde sig paa Overfladen og derigennem (saa at sige af selve Rusten) danne det Rustbeskyttelseslag, hvorunder en videre Rustdannelse var udelukket. Efter aarelange Experimenter lykkedes det virkelig at fremstille et Produkt, der langt overtraf de dristigste Forventninger.

Det nye Rustbeskyttelsesmiddel opløser og omdanner først den yderste Jernoverflade og paasiddende Rust for derefter at afbinde og nedfælde en ikke rustende og mod Fugt modstandsdygtig Hinde.

Grosserer Jørgen Ohlsen, Ved Stranden 6, som tidligere paa andre Omraader har været banebrydende, hørte tilfældigt om denne nye Opfindelse og indsaa dens enorme økonomiske Betydning, som et virkelig Rustbeskyttelsesmiddel absolut maatte have, og erhvervede Eneretten til i forskellige Lande at udnytte Opfindelsen. I Danmark er denne, man kunde dristes til at sige, Rustens argeste Fjende bragt i Handelen under Belegnelsen An-Tiok-Sid.

### Anset gammelt Firma genopstaar

Det ansete gamle Firma Kay Dyhr, som i mange Aar har haft til Huse i Nyhavn, er igen opstaaet som Agenturfirmaet Kay Dyhr paa Øresundsvej 140. Det nye Firma repræsenterer ligesom det gamle de betydeligste Fabrikker og Huse indenfor Skibsbygningsområdet, bl. a. Theodor Zeise, Altona-Elbe; A/S Eureka mek. Verksted, Oslo; Davie & Horne, Ltd., Johnstone.

## POSITIONSLISTE PR. 16. JANUAR 1934

### A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Esbjerg-Antw.-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, ank. Nantes 15.1.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aarø*, Olesen, ank. Blyth 6.1.  
 m.t. *Aase Mærsk*, afg. Venezuela 30.12.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Singapore 11.1. til Hoilo.  
 s.s. *Agnete Mærsk*, afg. Croton 5.1.  
 s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Bahia 12.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Algarve*, Lund, afg. Esbjerg 20.1. til Antw.  
 s.s. *Alsia*, Heindorn, afg. Singapore 14.1. til Bangkok.  
 s.s. *Alssund*, Nielsen, afg. Aalborg 13.1. til Sverige.  
 s.s. *Amalienborg*, ank. Huelva 7.1.  
 m.s. *Amerika*, Knudsen, ank. Portland 8.1.  
 m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Singapore 5.1.  
 m.s. *Annam*, Kragelund, afg. Hongkong 14.1. til Shanghai.  
 m.t. *Anna Mærsk*, afg. Panama 2.1.  
 m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Kbhvn. 18.1. til Helsingborg.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Kambo 29.12. til B. Aires.  
 s.s. *Arnold Mærsk*, afg. Immingham 1.1.  
 s.s. *Askø*, Kolster, afg. Oran 9.1. til Grangemouth.  
 m.s. *Asnæs*, Ankersen, paa Rejse til Carreg/Y/Lamn.  
 m.s. *Astoria*, Nørregaard, ank. Marseilles 14.1.  
 s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Huelva 13.1.

m.s. *Australien*, Rasmussen, pass. Cape of Good Hope 27.12. til Sydney.

### B

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Bellona*, Kann, afg. Newc. forv. 23.1. til Kbhvn.

## STATS-SKOLESKIBET "DANMARK"

Til Togtet 1934/35 antages unge Sømænd, der vil uddanne sig til Styrmand. Togtet paabegyndes ca. 15. Juni og varer i 9—10 Maaneder. Ansøgning indsendes inden Udgangen af Marts. Henvendelse skriftligt eller mundtligt om nærmere Oplysninger og om Ansøgningsblanket: Kristiansgade 12 C., København K., Kl. 11—16.

**Bestyrelsesraadet.**

s.s. *Benedikt*, Clausen, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro Ruten.  
 m.t. *Bente Mærsk*, afg. Rotterdam 5.1.  
 s.s. *Berghus*, Schmidt, afg. Stettin 18.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Betty Mærsk*, afg. Menstad 6.1.  
 s.s. *Birte*, Pedersen, afg. Leningrad 10.1. til Hull.  
 s.s. *Bogø*, Nielsen, afg. Las Palmas 11.1. til Bordeaux.  
 m.s. *Boringia*, Væring, pass. Messina 12.1. p. R. t. Port Said.  
 m.s. *Bornholm*, Petersen, ank. Gravesend 8.1.  
 s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Danzig 10.1.  
 s.s. *Brasilien*, Botfeldt, afg. Santos 15.1. til Kbhvn.  
 m.s. *Bretagne*, Berndsen, afg. Herøen 11.1.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. London 12.1.  
 s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Genua 17.1. til Livorno.  
 s.s. *Brosund*, Hansen, ank. Frederikshavn 30.12.  
 s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Manchester 17.1. til Birkenhead.

## C

m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, afg. Holbæk 14.1. til B. Aires.  
 m.t. *Caroline Mærsk*, afg. Port de Bouc 31.12.  
 s.s. *Charkow*, afg. Kbhvn. forv. 24.1. til Middelhavet.  
 m.s. *Chastine Mærsk*, afg. Campha 17.12.  
 m.s. *Chile*, Hansen, afg. Port Sudan 13.1. til Singapore.  
 m.s. *Christian Holm*, Madsen, ank. Arnba 15.1.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. New York 12.1. til Lissabon.  
 s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Nielsen, afg. Ghent 15.1. til Hook van Holland.  
 m.s. *Columbia*, Barfoed, pass. Dover 10.1.  
 s.s. *Cornelia Mærsk*, pass. Gibraltar 13.12. p. R. t. Haifa.

## D

s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. Kbhvn. 20.1. til London.  
 s.s. *Danhild*, Petersen, ank. Zeebrügge 12.1.  
 m.s. *Danmark*, Hjernum, ank. Antw. 14.1.  
 m.s. *Danmark*, Bjark, pass. Panamakanalen 13.1. p. R. t. Rotterdam.  
 s.s. *Delaware*, Christensen, afg. Newcastle 15.1.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle forv. 29.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Douro*, Hansen, afg. Memel 20.1. til Kbhvn.

## E

s.s. *Effe Mærsk*, afg. Gdynia 2.1.  
 s.s. *Egholm*, Christiansen, afg. Tanger 19.1. til Ceuta.  
 s.s. *Eleonora Mærsk*, Oplagt.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, ank. Antwerpen 5.1.  
 s.s. *Ellensborg*, ank. Helsingør 11.1.  
 s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Casablanca 3.1.  
 m.t. *Emma Mærsk*, afg. Tampico 24.12.  
 m.s. *England*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Elsborg*, ank. Marseilles 15.1.  
 m.s. *Erria*, Topp, ank. Hamburg 14.11.  
 m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Estland*, Egetoft, afg. Gefle 13.1.  
 m.s. *Europa*, Dahl, afg. Puntarenas 13.1. til Los Angeles.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

16. 1. 33

LONDON.....	22,40	MADRID.....	59,05
NEWYORK.....	433,25	AMSTERDAM.....	286,25
BERLIN.....	168,25	STOCKHOLM.....	115,70
PARIS.....	28,05	OSLO.....	112,65
ANTWERPEN.....	99,10	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	137,70	PRAG.....	21,30
ROM.....	37,35		

## F

s.s. *Falken*, Jønson, Kbhvn.-Faaborg-Rudkøbing Ruten.  
 s.s. *Fanø*, Korff, afg. Fineidet 12.1. til Königsberg.  
 m.s. *Fionia*, Christensen, ank. Hamburg 14.1.  
 s.s. *Fredensborg*, ank. Sevilla 10.1.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Duten.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, ank. Kbhvn. 20.12.  
 s.s. *Frederiksborg*, pass. Dungeness 15.1.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.

## G

s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Kbhvn. forv. 20.1. til Antwerpen.  
 s.s. *Georgia*, Aggerholm, afg. Galveston 10.1. til Rotterdam.  
 s.s. *Gerda Toft*, pass. 300 miles for Cape Race 15.11.  
 m.s. *Gertrude Mærsk*, ank. Shanghai 4.1.  
 s.s. *Gorm*, Jensen, afg. Methil 26.12.  
 s.s. *Grønland*, Meinertz, afg. Gandia 13.1.  
 s.s. *Guðrun Mærsk*, ank. Aalborg 5.1.

## H

s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Kbhvn. 16.1.  
 s.s. *Haldan*, Ørbech, afg. Nemours forv. 17.1. til Oran.  
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Kbhvn. 1.1.  
 s.s. *Hans Mærsk*, ank. Huelva 3.1.  
 s.s. *Harald*, Clemmensen, afg. Manchester forv. 18.1. til Liverpool.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newc. forv. 23.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Hartlepool 4.1.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Danzig forv. 16.1. til Manchester.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Kbhvn. 9.1. til Manchester.  
 s.s. *Hroar*, Pape, afg. Hull 19.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Hulda Mærsk*, afg. Boness 5.1.

## I

m.s. *India*, Kruse, ank. Hull 1.1.  
 m.s. *Indien*, Bronér, afg. Liverpool 8.1.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Riga 11.1.  
 s.s. *Inge Mærsk*, ank. Windau 4.1.  
 m.s. *Ireland*, Petersen, ank. Liverpool 9.1.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

ODENSE

## FRIIS &amp; FREDERIKSEN

EDSV. SKIBSMÆGLERE

ODENSE

TELEFON: 30 (2 Ledninger)  
STATSTELEFON: 30

TELEGR.-ADR.: »FRIIS«

RANDERS

CARL HASSAGER & C<sup>o</sup>

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. "Hassager"

SAXKJØBING

## C. HOPPE

EDSV. SKIBSMÆGLER

ODENSE

TELEFON: 988 - 1663

TELEGR.-ADR.: "HOPPE"

## HOLGER KRISTIANSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

DAMP- &amp; SEJLSKIBSBEFRAKTNING

SAXKJØBING

DANMARK

TELEFON Nr. 184 &amp; 302

TELEGRAM-ADR.:  
„SKIBSMÆGLEREN“

RANDERS

## ADOLPH ANDERSENS EFTF.

INDEHAVER J. CHR. J. BACH

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

RANDERS

Statstelefon No. 9 • Telefon No. 70 & 1299  
Telegram-Adresse: Broker

SØNDERBORG

## CHRISTIAN C. ALBRETSSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SØNDERBORG

TELEFONER: 269 - 469

TELEGR.-ADR.: »CODAN«

s.s. *Island*, Lydersen, afg. Akureppi 15.1. til Reykjavik.  
s.s. *Ivar*, Bastholm, afg. Hafifax 14.1. til Kbhvn.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
s.s. *Jacob Mærsk*, ank. Antwerpen 5.1.  
s.s. *Jan*, Jacobsen, afg. Newport 10.1. til Sevilla.  
m.s. *Java*, Skjoldam, pass. Gibraltar 12.1. p. R. t. Rotterdam.  
s.s. *Jessie Mærsk*, afg. Oran 3.1.  
s.s. *Johannes Mærsk*, ank. Aalborg 27.12.  
s.s. *Jolantha*, Hansen, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Jægersborg*, ank. Gdynia 15.1.

## K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Niuritas 13.1.  
s.s. *Katholm*, Christensen, afg. Kbhvn. forv. 15.1. til Randers.  
s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Dunkirk 28.12.  
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Svendborg 6.1.  
s.s. *Knud*, Petersen, afg. Aarhus forv. 15.1. til Randers.  
s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Vejle Duten.  
s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, afg. Port Said 14.1. til Genoa.  
s.s. *Laura Mærsk*, ank. Huelva 20.12.  
m.s. *Leise Mærsk*, pass. Panama 16.12.  
s.s. *Lera Mærsk*, pass. Skagen 9.1. vestg.  
s.s. *Lica Mærsk*, afg. Beirut 27.12.  
s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Louisburg 13.1.  
s.s. *Lilleborg*, ank. Sfax 14.1.  
s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
s.s. *London*, Hansen, afg. Kbhvn. 12.1.  
m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. B. Aires forv. 18.1. til Kbhvn.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
s.s. *Magnus*, Raaschou, afg. Bordeaux forv. 17.1. til La Pallice.  
s.s. *Maine*, Hansen, afg. Norfolk V. 14.1. til Rotterdam.  
s.s. *Maja*, Lise, Aarhus-Hamborg Ruten.  
m.s. *Malaya*, Christensen, afg. Dalny 14.1. til Tsingtao.  
s.s. *Manø*, Albertsen, afg. Swansea 12.1. til Barcelona.  
s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. London forv. 18.1. til Randers.  
s.s. *Maria Toft*, pass. Kbhvn. 14.1.  
m.t. *Marie Mærsk*, pass. Panama 24.12.  
s.s. *Martin Carl*, Hjorth, afg. Gdynia 12.1. til Dublin.  
s.s. *Maryland*, Ankersen, afg. Aarhus forv. 18.1. til Aalborg.  
s.s. *Mathilde Mærsk*, er afg. Oran.  
m.s. *Meonia*, Frandsen, ank. Penang 15.1.  
s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Lissabon 14.1. til Kbhvn.  
s.s. *Møen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, afg. Leningrad 9.1.  
s.s. *Nevada*, Kolster, afg. Randers 17.1. til Göteborg.  
m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. Dairen 13.12.  
s.s. *Nidaros*, Clausen, Kbhvn.-Riga Ruten.  
m.s. *Niel Mærsk*, ank. Chester 4.1.  
s.s. *Nordhild*, Westergaard, afg. Limerick 13.1.  
s.s. *Normandiet*, Sørensen, afg. Nauplia 8.1.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Göteborg Ruten.  
s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Danzig forv. 18.1. til Preston.  
s.s. *Oluf*, er ank. Alicante.  
m.s. *Olympia*, Røder, afg. Port Said 11.1.  
m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Rosario 14.1. til B. Aires.

## P

m.s. *Panama*, Christensen, ank. Nakskov 24.12.  
s.s. *Paris*, Larsen, ank. Blyth 14.1.  
m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
m.s. *Peru*, Sørensen, ank. Nakskov 15.1.  
m.s. *Peter Mærsk*, afg. San Pedro 4.1.  
s.s. *Poul Møller*, Schrøder, afg. Aalborg 13.1.  
s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Sønderborg 14.1.

## R

s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Aalborg 25.1. til Leith.  
s.s. *Rita*, Willarsen, afg. Stettin forv. 19.1. til Danzig.  
s.s. *Rita Mærsk*, afg. Goole 4.1.  
s.s. *Robert Mærsk*, pass. Skagen 9.1. sydg.  
s.s. *Rosenborg*, afg. Tyne 9.1.  
s.s. *Rota*, Petersen, afg. Nakskov 24.1. til Odense.

## S

s.s. *Saga*, Thornung, ank. Trondheim 14.1.  
m.s. *Sally Mærsk*, ank. Macoris 5.1.  
s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Køge 15.11.  
s.s. *Scandia*, Michelsen, pass. Ouessant 12.1. p. R. t. Constantza.  
s.s. *Scotia*, Nielsen, afg. Dublin 18.1.  
s.s. *Seine*, Bellec, afg. Kbhvn. 12.1. til Dunkirk  
s.s. *Sejrø*, Huusum, ank. Marseilles 10.1.  
m.s. *Siam*, Krarup, ank. Kbhvn. 31.12.  
s.s. *Sigrun*, Huus, Kbhvn.-Antw. Ruten.  
s.s. *Silkeborg*, ank. Blyth 31.12.  
s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Dublin 14.1.  
s.s. *Skjold*, Thomsen, afg. Kbhvn. forv. 20.1. til Gdynia.  
s.s. *Skodsborg*, ank. Mariagerfjord 16.1.  
s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Leith 12.1. til Thorshavn.  
s.s. *Slesvig*, Hansen, afg. Istanbul 14.1.  
s.s. *Sonja Mærsk*, afg. Alexandria 24.12.  
s.s. *Stadion II*, afg. Stettin forv. 16.1. til Kbhvn.  
s.s. *Stal*, Nilesen, ank. Aalborg 5.1.  
s.s. *Stegelborg*, ank. Arp 13.1.  
m.s. *Stjerneborg*, afg. Sydney 12.1.  
s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Methil 12.1.  
s.s. *Susan Mærsk*, pass. Panama 6.12.  
s.s. *Svanhild*, Ekholdt, afg. Halifax 4.1. til New Orleans.  
s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Kbhvn. forv. 18.1. til Manchester.  
s.s. *Svava*, Knudsen, afg. Kbhvn. 15.1. til Odense.  
s.s. *Søborg*, ank. Menstad 14.1.  
s.s. *Sønderjylland*, Højmark, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.

## T

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Swansea 16.1. til Kbhvn.  
m.s. *Tacoma*, Madsen, ank. Chemainus 9.1.  
s.s. *Tempo*, Meyer, ank. Danzig 17.1.  
s.s. *Tennessee*, Arel, afg. Gdynia 15.1. til Helsingør.  
s.s. *Thyra*, Petersen, afg. Leith forv. 23.1. til Kbhvn.  
s.s. *Tiber*, Hull, afg. Riga forv. 19.1. til Kbhvn.  
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Kbhvn. forv. 19.1. til Gdynia.  
m.s. *Tonking*, Jørgensen, afg. Melbourne 6.1. til Sydney.  
s.s. *Trio*, Svane, ank. Aarhus 16.1.  
s.s. *Trondhjem*, Jepsen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Cartagena 30.1. til Lissabon.  
s.s. *Tyr*, afg. Pasages 19.1. til Esbjerg.

## U

s.s. *Uffe*, Hav, afg. Antwerpen 19.1. til Kbhvn.  
s.s. *United States*, Voldborg, afg. Oslo 12.1. til New York.  
s.s. *Uranienborg*, afg. Rosario 9.1.

## V

s.s. *Vendia*, Lund, ank. Køge 19.1.  
s.s. *Vibeke Mærsk*, afg. Casablanca 2.1.  
m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, afg. Nauru 6.1.  
s.s. *Victoria* (D.F.K.), Kiilsgaard, ank. Kbhvn. 19.1.  
s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
s.s. *Virginia*, Gyhrs, afg. B. Aires forv. 20.1.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Danzig 14.1.

## Y

s.s. *Ydun*, Fjeldborg, Kbhvn.-Horsens Duten.  
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Jensen, Aalborg-Hamborg Ruten.

## Ø

s.s. *Ørneborg*, ank. Barreiro 12.1.

## POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE PR. 16. JANUAR 1934

3/m. Sk. *Frem*, Christoffersen, ank. Oporto 10.1.  
3/m. Sk. *Merkur*, Rasmussen, ank. Kalmar 10.1.  
3/m. Sk. *Nordstjernen*, Kristensen, afg. Methil 15.1.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement

Telefon 2070 · 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

samt paa alle Postkontorer

# DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/s

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION  
KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING  
AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28  
Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.  
Telegram-Adresse: PACAO

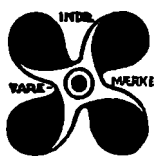
## RADIO-GAVER      BREV-GAVER

Enhver Gave-Ordre ekspederes  
samvittighedsfuldt og prompte  
Forlang vore Tryksager hvis de ikke findes ombord

### GAVE-TELEGRAM A/s

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: GAVETELEGRAM · KØBENHAVN



## BRUG Holzapfel's Bundfarver

DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16 Telefon 5601 København K.

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

## "MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adr.: "Holmøild"  
Amaliegade 36

## DET FORENEDE FÆRGESELSKAB

Kontor  
Nordre Toldbod  
København K.  
Telefoner Central  
45 62 & 10562

anbefaler sig med  
**MOTORBAADE**  
til Proviant, Stores, Færge samt  
Trossføring, overalt i Havnen  
og paa Rheden.

## VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM  
ANTWERP

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

## Hamburger Stauerei Gesellschaft m. b. H.

Kontor:  
HAMBURG 11, STEINHÖFT 11.  
Telefon: 361501.

Telegram Adresse:  
SIEVEDORING — HAMBURG.  
Coder: Watkins, Scotts.

### Største Stevedore Firma paa Pladsen

Egen moderne FLYDEKRAN

Kontrahent til Getreideheber-Gesellschaft m. b. H.

AGENT: AKTIESELSKABET MARITIME AGENCY, KØBENHAVN, AMALIEGADE 35

Telefoner { Grimsby No. 6621  
              { Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

## JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,  
Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

88, Mosley Street... Manchester  
7, Chapel Street... Liverpool  
Somerton Buildings,  
John Bright Street Birmingham  
229, Swan Arcade... Bradford  
"York House",  
5/7, St. Mary Axe, London, E. C. 3  
King's Dock . . . . . Immingham

Tel.-Adr. »HACKLINS« Scott's Code, 10th Edition. The Boc Code

## O. W. HACKLIN & Co.

Skibsmæglere — Befragtning  
Forsikring — Havariegenter — Speditører

Medlemmer af The Baltic and International Maritime Conference  
Agenter for Nordisk Skibsrederforening

Dansk Vicekonsulat  
**RÄFSÖ & MANTYLUOTO**  
(Björneborg's District) FINLAND

## A.B. VICTOR EK O.Y.

TELEGR. ADRESSE: **WASA** CODER: **ALLE CODER**  
VICTOREK

HOVEDKONTOR: HELSINGFORS

Skibsredere, Spedition, Dampskibsekspedition,  
Skibsmæglere, Befragtning, Kulimport,  
Assurance, Rederi.

## O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

WASA (Finland)

Medlemmer af  
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND

Tel.-Adr. EKLOF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

## D. EKLOF & Co.

SKIBSMÆGLERE  
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION

YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)  
og MOLLERSVIK & HIMANGO

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

# Efterretninger for Søfarende.

Udgiven af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

50. Aargang.

København 17. Januar 1934.

Nr. 3.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E.-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters 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, og de der angaar Fyr, er angivet fra Søen.*

## I. Østersøen.

### 117. (T). Danmark. Christiansø. Vrag.

Vraget af Motorskonnert *Hanna Marie* er sunket i Søndre Havn. Vraget hindrer den fri Sejlads i Havnen.

*Christiansø* Havn: c.  $55^{\circ} 19',_2$  N.  $15^{\circ} 11',_5$  E.

### 118. (P). Sverige S.-Kyst. Lägerholmen Fyr forandres.

(U. f. s. Nr. 50/3270. Stockholm 1933.)

I Løbet af 1934 vil *Lägerholmen* Fyr paa c.  $55^{\circ} 57',_9$  N.  $14^{\circ} 28',_4$  E. blive forandret til at vise hvidt og rødt Et-Blink hver  $5^s$ . Synsvidde: 13 Sm. Iøvrigt uforandret. (Kort Nr. 269 og 280.)

### 119. Sverige. Öland N.-Kyst. Grankullaviken. Oplysning om Dybde.

(U. f. s. Nr. 2/47. Stockholm 1934.)

Efter en foretagen Opmaaling er Dybden i Løbet til *Grankullaviken* paa c.  $57^{\circ} 21',_5$  N.  $17^{\circ} 06',_5$  E.  $5,1$  m ved Middelvandstand og Dybden udfør Broen  $4,7$  m ved Middelvandstand.

### 120. (P). Sverige E.-Kyst. Indløbet til Västervik. Spårö Fyr og Stickskår Fyr forandres.

(U. f. s. Nr. 50/3267. Stockholm 1933.)

I Løbet af 1934 forandres nedennævnte Fyr, som følger:

1. *Spårö* Fyr paa c.  $57^{\circ} 42',_8$  N.  $16^{\circ} 43',_8$  E. forandres til at vise hvidt Lys med En-Formærkelser. Synsvidde: 17 Sm. En hvid, ottekantet Fyrbaake paa Betontaarn.

2. *Stickskår* Fyr paa c.  $57^{\circ} 43',_4$  N.  $16^{\circ} 45',_5$  E. forandres til at vise hvidt og rødt Et-Blink hver  $1,5^s$ . Synsvidde: 9 Sm for hvidt og 6 Sm for rødt Lys. Lysvinklerne bliver uforandret. En hvid, ottekantet Fyrbaake paa Betonfundament.

(Kort Nr. 268.)

### 121. (P). Sverige E.-Kyst. Bråviken. Afmærkning forandres.

(U. f. s. Nr. 50/3266. Stockholm 1933.)

Ved Foraarsudlægningen 1934 sker følgende Forandringer i Afmærkningen ved Løbet til *Norrköping*:

1. En Stage udlægges paa c.  $58^{\circ} 39',_0$  N.  $16^{\circ} 25',_9$  E. ved en  $7,4$  m Grund.

2. Stagen med Tvertræ paa c.  $58^{\circ} 39',_{15}$  N.  $16^{\circ} 24',_{90}$  E. ved *Bodagrund* ombyttes med en Stage med Kost.

3. En Stage med Tvertræ udlægges paa c.  $58^{\circ} 39',_{10}$  N.  $16^{\circ} 23',_{95}$  E. ved en 6 m Grund.



122. Sverige. Norrköping—Arkö. Lystønder inddraget for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 2/98. Stockholm 1934.)  
Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:  
*Fläskö norra* c. 58° 35' N. 16° 51' E. *Fläskö södra*. *Gränsösten*. *Ettergrundshällan*.
123. Sverige. Stockholm Skærgaard. Västra Haga Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 2/98. Stockholm 1934.)  
*Västra Haga Fyr* paa c. 59° 24' N. 18° 11' E. er slukket for Vinterperioden.
124. (T). Sverige. Öregrund Skærgaard. Singö Redningsstation midlertidig ude af Virksomhed.  
(U. f. s. Nr. 2/46. Stockholm 1934.)  
Motorredningsbaaden ved *Singö* Redningsstation paa c. 60° 11',<sub>8</sub> N. 18° 46',<sub>3</sub> E., ved *Gåsstensfjärd* er havareret og menes ikke at kunne tages i Brug igen før til Foråret 1934. Nødsignaler, der observeres fra *Singö*, vil indtil videre blive videresendt til *Örskär* Redningsstation ved *Alskärsviken* paa *Gräsö* W.-Side og til *Simpnäs* Redningsstation ved *Simpnäsvisken*, S. for *Näskubben*.
125. Sverige. Bottniske Bugt. Södra Kvarken. Märketskallen Klokketønde inddraget for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 2/98. Stockholm 1934.)  
Klokketønden *Märketskallen* paa c. 60° 19' N. 19° 05' E. er inddraget for Vinterperioden.
126. Sverige. Bottniske Bugt. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 2/98 og 2/110. Stockholm 1934.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Sandöfjärden norra* c. 65° 31' N. 22° 20' E. *Sandöfjärden södra*. *Altappen västra*. *Altappen östra*. *Germandö*. *Liljeudden*. *Tjuvholmssundet nedre*. *Tjuvholmssundet övr.*. *Hammholmen*. *Sandögrundet*. *Svartö*. *Rödkallen*. *Rödkallen hamn*.
127. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 2/110. Stockholm 1934.)  
Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:  
*Tjuvholmssundet norra* c. 65° 33' N. 22° 11' E. *Tjuvholmssundet södra*. *Hammholmsgrundet*.
128. Estland. Fyr, Fyrskibe og Grunde forandret Navn.  
(N. t. M. Nr. 12. Reval 1933.)  
Nedennævnte Navneforandringer har fundet Sted:

Gammelt Navn	Beliggenhed	Nyt Navn
<i>Stenskär Ø og Fyr</i> . . . . .	c. 59° 49' N. 26° 22' E.	<i>Vaindlo</i>
<i>Ekholm Ø og Fyr</i> . . . . .	c. 59° 41' N. 25° 48' E.	<i>Mohni</i>
<i>Kokskär Ø og Fyr</i> . . . . .	c. 59° 42' N. 25° 01' E.	<i>Keri</i>
<i>Revalstein Grund</i> . . . . .	c. 59° 43' N. 24° 44' E.	<i>Tallinna madal</i>
<i>Revalstein Fyrskib</i> . . . . .	c. 59° 43' N. 24° 44' E.	<i>Tallinn</i>
<i>Middelgrund</i> . . . . .	c. 59° 31' N. 24° 40' E.	<i>Vahemadal</i>
<i>Middelgrund Lys- og Fløjtetd.</i>	c. 59° 31' N. 24° 40' E.	<i>Vahe</i>
<i>Spithamn Fyrbaake</i> . . . . .	c. 59° 14' N. 23° 31' E.	<i>Poosapää</i>
<i>Stapelbotten Lystønde</i> . . . . .	c. 59° 09' N. 22° 59' E.	<i>Nordväina</i>
<i>Nekmangrund</i> . . . . .	c. 59° 05' N. 22° 12' E.	<i>Hiumadal</i>
<i>Nekmangrund Fyrskib</i> . . . . .	c. 59° 05' N. 22° 12' E.	<i>Hiumadal</i>
<i>Paternoster Fyr</i> . . . . .	c. 58° 33' N. 23° 27' E.	<i>Viirelaid</i>

(Kort Nr. 268 og 276.)

**129. (P). Polen. Oplysning om Radiofyr.**

(N. f. S. Nr. 2/81. Berlin 1934.)

I Løbet af 1934 sker følgende Forandringer med de *polske* Radiofyr:1. Radiofyrene *Rixhöft* c. 54° 50' N. 18° 20' E. og *Gdingen* c. 54° 32' N. 18° 34' E. forandres i Henhold til *Stockholmkonferencen* 1933.2. Ved *Hela* paa c. 54° 36' N. 18° 49' E. oprettes et Radiofyr ligeledes i Henhold til *Stockholmkonferencen* 1933.

(Kort Nr. 269).

**130. Polen. Danzig Bugt. Oxhöft Fyr permanent slukket.**

(N. f. S. Nr. 2/80. Berlin 1934.)

*Oxhöft* hvide og røde Gruppe-Blinkfyr paa c. 54° 33' N. 18° 34' E. er permanent slukket.

(E. f. S. Nr. 27/1649 1933. Kort Nr. 269)

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****131. (P). Sverige. Sundet. Indløbet til Malmö. Taagesignal oprettes. Afmærkning forandres.**

(U. f. s. Nr. 2/61. Stockholm 1934.)

Nedennævnte Forandringer træder i Kraft omkring den 1. April d. A.:

1. Paa Fyret *Malmö vågbrytarebank* paa c. 55° 37',<sub>5</sub> N. 12° 58',<sub>7</sub> E. anbringes en Taagesirene, der skal give To-Stød hver 20<sup>s</sup>, Stød 3<sup>s</sup>, Pause 2<sup>s</sup>, Stød 3<sup>s</sup>, Pause 12<sup>s</sup>.2. Følgende Tønder inddrages: Lystønden *Malmö ränna yttre* paa c. 55° 37',<sub>7</sub> N. 12° 59',<sub>0</sub> E. og Klokketønden *Malmö klockboj* paa c. 55° 37',<sub>7</sub> N. 12° 58',<sub>9</sub> E.3. En automatisk Lys- og Klokketønde *Malmö ränna yttre*, der viser hvidt Et-Blink hver 2<sup>s</sup>, og som giver Et-Slag hver 12<sup>s</sup>, udlægges paa c. 55° 37',<sub>7</sub> N. 12° 59',<sub>0</sub> E.

(Kort Nr. 249, 210 og 278. Danske Lods, Side 287.)

**132. Sverige. Sundet. Falsterborev Fyrskib. Radiofyr og Undervandstaagesignal forandret.**

(U. f. s. Nr. 2/102. Stockholm 1934.)

1. Radiofyret om Bord i Fyrskibet *Falsterborev* paa c. 55° 17',<sub>5</sub> N. 12° 46',<sub>9</sub> E. er forandret, som følger:Bølgelængde: 297,<sub>5</sub> kc/s (1008 m). Tonehøjde: 846 Sv/s. Radiosignalet er:

a. Bogstavet F 3 Gange .....	11, <sub>4</sub> <sup>s</sup> .
b. Pause .....	1, <sub>3</sub> <sup>s</sup> .
c. 14 Streger, hver af 1 <sup>s</sup> . Varighed med en mellemliggende Pause af 0, <sub>3</sub> <sup>s</sup> .....	17, <sub>9</sub> <sup>s</sup> .
d. Pause .....	0, <sub>3</sub> <sup>s</sup> .
e. En lang Streg .....	10, <sub>7</sub> <sup>s</sup> .
f. Pause .....	1, <sub>3</sub> <sup>s</sup> .
g. Bogstavet F 2 Gange .....	7, <sub>1</sub> <sup>s</sup> .
h. Pause .....	10, <sub>0</sub> <sup>s</sup> .
	1 <sup>m</sup> .
Gentagelse af ovenstaaende Signal .....	1 <sup>m</sup> .
Hele Signalets Varighed .....	2 <sup>m</sup> .
Pause .....	4 <sup>m</sup> .
Periode .....	6 <sup>m</sup> .

Under Taage og i usigtbart Vejr afgives Signalet hver 6<sup>m</sup>, begyndende ved det 0<sup>m</sup>, 6<sup>m</sup>, 12<sup>m</sup> o. s. v. af hver Time.I klart Vejr afgives Signalet 2 Gange hver Time ved det 0<sup>m</sup> og 6<sup>m</sup>.2. Undervandstaagesignalet har bibeholdt sin Karakter, men Tidsintervallerne er forandret noget, og Signalet afgives kun 1 Gang hver 1<sup>m</sup>.3. Radiofyret er ude af Virksomhed i Tidsrummet fra Kl. 0830—Kl. 0845 (G.M.T.), da Fyrskibet i dette Tidsrum skal staa i Telefonforbindelse med *Karlskrona Radio*.

(E. f. S. Nr. 46/2619 1933. Danske Lods, Side 295.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

133. (P). Sverige. Kattegat. Subbeberget Fyr tændes. Varberg Fyr nedlægges.  
(U. f. s. Nr. 50/3280. Stockholm 1933.)

I Løbet af 1934 tændes paa *Subbeberget*, S. for *Varberg*, paa c.  $57^{\circ} 05',3$  N.  $12^{\circ} 14',3$  E. et nyt Fyr, *Subbeberget Fyr*, der skal vise hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $30^s$ . Flammens Højde: c. 25 m. Et Betontaarn med Jernlanterne. Fyret skal lyse, som følger:

1. Grønt i Pej. fra c.  $340^{\circ}$  til c.  $14^{\circ}$ .
2. Hvidt i — - ca.  $14^{\circ}$  - c.  $117^{\circ}$ .
3. Rødt i Pej. fra c.  $117^{\circ}$  til c.  $158^{\circ}$ .
4. Hvidt, uforst. i Pej. fra c.  $158^{\circ}$  til c.  $190^{\circ}$ .

Samtidig med det nye Fyrs Tænding nedlægges *Varberg Fyr* paa c.  $57^{\circ} 05',4$  N.  $12^{\circ} 13',3$  E. paa *Skrivareklippan*.

(Kort Nr. 246, 247 og 211. Danske Lods, Side 226.)

134. (P). Sverige. Kattegat. Stora Pölsan Skær. Fyr tændes.

(U. f. s. Nr. 2/62. Stockholm 1934.)

Paa det faste Sømærkes Plads paa Skæret *Stora Pölsan* paa c.  $57^{\circ} 46',6$  N.  $11^{\circ} 31',5$  E. skal opføres et Fyr, *Stora Pölsan Fyr*, der skal vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver  $6^s$ , Blink  $0,6^s$ , Mærke  $5,4^s$ . Fyret skal lyse, som følger:

1. Grønt i Pej. fra c.  $341^{\circ}$  til c.  $351^{\circ}$ .
2. Hvidt i — - c.  $351^{\circ}$  - c.  $145^{\circ}$ .
3. Rødt i — - c.  $145^{\circ}$  - c.  $210^{\circ}$ .
4. Grønt i — - c.  $210^{\circ}$  - c.  $275^{\circ}$ .
5. Rødt i Pej. fra c.  $275^{\circ}$  til c.  $279^{\circ}$ .
6. Grønt i — - c.  $279^{\circ}$  - c.  $304^{\circ}$ .
7. Hvidt i — - c.  $304^{\circ}$  - c.  $308^{\circ}$ .
8. Rødt i — - c.  $308^{\circ}$  - c.  $341^{\circ}$ .

(Kort Nr. 246, 236 og 211. Danske Lods, Side 217.)

135. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Advarsel.

I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen*  $4,3$  m, i *Svaneholm Fyrlinie*:  $5,3$  m, i *Sælhundeholm Løb*:  $4,3$  m, i *Gaaseholm Løb*:  $2,1$  m, i *Svaneholm Løb*:  $1,5$  m og i *Kobbø Løb*:  $3,0$  m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn Havn*  $4,3$  m Dybde over *Havrevlen* og  $5,3$  m i *Svaneholm Fyrlinie* og  $4,3$  m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

Uden for Fyrlinierne findes mere Vand, men det anbefales Skibe med et større Dybgaende end  $4,3$  m, der under de nuværende Dybdeforhold søger *Tyborøn Havn*, at benytte Lods.

(E. f. s. Nr. 49/2787 1933.)

136. Norge. Oslofjord. Oslo. Nordre Kavringsdyng. Lystønde udlagt.

(B. f. F. Nr. 1. Oslo 1934.)

En sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver  $2^s$ , er udlagt i  $9,5$  m Vand paa  $59^{\circ} 54' (03'')$  N.  $10^{\circ} 43' (54'')$  E. ved Kanten af *Nordre Kavringsdyng*,  $176$  m  $48^{\circ}$  fra Kavringen NE.-Pynt.

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

137. Rusland. Hvide Hav. Kandalakski Bugt. Grunde.

(N. t. M. Nr. 26. London 1934.)

1. En Grund med c.  $6,9$  m Vand ligger paa c.  $66^{\circ} 37'$  N.  $33^{\circ} 32'$  E.,  $2,75$  Sm  $41^{\circ}$  fra *Naumikha Fyr*.

2. Et Skær med under  $1,8$  m Vand ligger paa c.  $66^{\circ} 55'$  N.  $32^{\circ} 42'$  E.,  $2,45$  Sm  $261^{\circ}$  fra *Kibirinski Fyr*.

138. Norge. Florø N. Drageskjærflu Fyr midlertidig slukket.

(B. f. F. Nr. 1. Oslo 1934.)

*Drageskjærflu Fyr* paa c.  $61^{\circ} 39',0$  N.  $4^{\circ} 59',0$  E. er for Tiden slukket paa Grund af Havari. Efter Reparationen tændes Fyret uden nærmere Meddelelse.

- 139. Holland. Zeegat van Hoek van Holland. Vrag afmærket. Fyr forandret.**  
(B. a. Z. Nr. 6/57. 's-Gravenhage 1934.)
1. Et Vrag ligger sunket paa c.  $51^{\circ} 59' N.$   $4^{\circ} 03' E.$ , ud for *Zeegat van Hoek van Holland*, lige søværts for Forbindelseslinien mellem *Maassluis* hvide Tønde og *Spidstønde Nr. 1* med Ballon. Vraget er ud i mod Søen afmærket med en grøn Vraglystønde.
  2. Den røde Lysvinkel i Fyret paa *Noorderhoofd* er permanent drejet til Pejling  $75^{\circ}$ , dækkende *Maassluis* Tønden.
- 140. Frankrig. Calais Gravelines og Dunkerque Anduvning. Grunde.**  
(N. t. M. Nr. 27. London 1934.)
1. Nedennævnte nye Grunde er fundet og ligger i Forhold til *Calais* hvide Gruppe-Blinkfyr, som følger:
    - a. En Grund med  $1,5$  m Vand  $1,99$  Sm  $11^{\circ}$  fra *Calais* Fyr.
    - b. En Grund med  $0,9$  m Vand  $2,15$  Sm  $17^{\circ}$  fra *Calais* Fyr.
    - c. En Grund med  $4,6$  m Vand  $1,26$  Sm  $358^{\circ}$  fra *Calais* Fyr.*Calais* hvide Gruppe-Blinkfyr: c.  $50^{\circ} 58' N.$   $1^{\circ} 51' E.$
  2. Nedennævnte nye Grunde er fundet og ligger i Forhold til *Gravelines* hvide og grønne, faste Fyr, som følger:
    - a. En Grund med  $10,1$  m Vand  $6,15$  Sm  $306^{\circ}$  fra *Gravelines* Fyr.
    - b. En Grund med  $5,0$  m Vand  $3,70$  Sm  $0^{\circ}$  fra *Gravelines* Fyr.
    - c. En Grund med  $5,9$  m Vand  $5,70$  Sm  $14^{\circ}$  fra *Gravelines* Fyr.
    - d. En Grund med  $4,6$  m Vand  $7,70$  Sm  $44^{\circ}$  fra *Gravelines* Fyr.*Gravelines* hvide og grønne, faste Fyr: c.  $51^{\circ} 00' N.$   $2^{\circ} 07' E.$   
(Kort Nr. 264.)
- 141. England. Lowestoft Anduvning. Inner Shoal. Afmærkning forandret.**  
(N. t. M. Nr. 1. Trinity House, London 1934.)
- Inner Shoal* sort- og hvidternede Lys- og Klokketønde, der viste rødt Et-Blink hver  $5^s$ , er inddraget og erstattet med en sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver  $10^s$ , og som er udlagt i  $4,8$  m Vand paa c.  $52^{\circ} 28\frac{1}{2}' N.$   $1^{\circ} 46\frac{1}{2}' E.$ ,  $0,89$  Sm  $130^{\circ}$  fra *Lowestoft* Fyr.  
(E. f. S. Nr. 52/2984 1933.)
- 142. England. Sunderland Havn. Fyr nedlagt.**  
(N. t. M. Nr. 41. London 1934.)
- Det hvide og røde Fyr med Gruppe-Formørkelser paa c.  $54^{\circ} 54' N.$   $1^{\circ} 21' W.$ , paa Hovedet af *North East Pier*, er permanent nedlagt.  
(Kort Nr. 264.)
- (Se Tillæg.)

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

- 143. England S.-Kyst. Southampton. Lystønder udlagt. Tidssignal nedlagt.**  
(N. t. M. Nr. 31 London 1934.)
1. En sort Lystønde „*Pier Head*“, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver  $4^s$ , Lys  $2^s$ , Mørke  $2^s$ , er udlagt  $0,24$  Sm  $176^{\circ}$  fra Observationsstedet tæt W. for Pumpestationen paa c.  $50^{\circ} 54' N.$   $1^{\circ} 25' W.$
  2. En sort- og hvidternet Lystønde „*Cracknore*“, der viser rødt Lys med En-Formørkelser hver  $10^s$ , Lys  $7^s$ , Mørke  $3^s$ , er udlagt  $0,35$  Sm  $276^{\circ}$  fra Observationsstedet.
  3. Tidssignalet med Ballon paa *South Western Hotel*, c.  $0,59$  Sm  $101^{\circ}$  fra Observationsstedet, er nedlagt.
- 144. England W.-Kyst. Mersey Anduvning. Bar Fyrskib. Oplysning om Signaler.**  
(N. t. M. Nr. 47. London 1934.)
- Naar Synsvidden ved *Crosby* Fyrskib er under  $\frac{1}{2}$  Sm, vises om Bord i *Bar* Fyrskib paa c.  $53^{\circ} 32' N.$   $3^{\circ} 20' W.$  om Dagen en sort Cylindere og om Natten en blaa Lanterne.

## 145. Irland W.-Kyst. Clew Bugt. Inishgort Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 43. London 1934.)

*Inishgort* Fyr paa c.  $53^{\circ} 50' N.$   $9^{\circ} 40' W.$  er forandret fra at vise fast Lys til at vise hvidt Et-Blink hver  $1\frac{1}{2}^s$ . Synsvidde: 10 Sm. Fyret er ubevogtet.

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

## 146. (T). Frankrig. Les Baleines Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.

(A. a. N. Nr. 2/43. Paris 1934.)

*Les Baleines* Radiofyr paa c.  $46^{\circ} 15' N.$   $1^{\circ} 34' W.$  er for Tiden ude af Virksomhed.

## 147. Afrika W.-Kyst. Guinea Bugt. Ilha de Sao Thomé. Bahia de Santo Antonio.

Fyr atter tændt.

(N. t. M. Nr. 86. London 1934.)

Nedennævnte Fyr er atter tændt:

*Ilha da Rôlas* c.  $0^{\circ} 00' N.$   $6^{\circ} 32' E.$  *Ilhéu das Cabras* Fyr c.  $0^{\circ} 25' N.$   $6^{\circ} 43' E.$   
(E. f. S. Nr. 48/2764 og 50/2884 1933.)

## 148. (P). Afrika W.-Kyst. Recife Loanda. Fyr forandres.

(N. t. M. Nr. 35. London 1934.)

Omkring den 15. Februar d. A. vil *Recife Loanda* hvide og røde, faste Fyr paa c.  $8^{\circ} 46' S.$   $13^{\circ} 15' E.$  blive erstattet med en hvidt Blinkfyr. — Fyret vil lyse uregelmæssigt, indtil det nye Fyr er installeret.

## 149. (P). Bermudas Øerne. North Rock Fyr nedlægges.

(N. f. S. Nr. 2/124. Berlin 1934.)

Den 10. Februar 1934 slukkes *North Rock* Fyr paa c.  $32^{\circ} 28',_5 N.$   $64^{\circ} 45',_8 W.$  permanent.

## 150. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Portland Havn Anduvning. Afmærkning forandret.

(N. t. M. Nr. 49. London 1934.)

Den rød- og sortmalede Stumptønde paa c.  $43^{\circ} 37' N.$   $70^{\circ} 11' W.$ , ved *Pine Tree Ledge*, er ombyttet med en rød- og sortstribet Fløjtetønde.

## 151. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Maryland. Piney Point Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 51/3168. Washington 1933.)

*Piney Point* Fyr paa c.  $38^{\circ} 08' N.$   $76^{\circ} 32' W.$  er forandret til at vise gult, fast Lys.

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Melle- og Nord-Amerika.

## 152. (P). Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Mississippi Sound Anduvning. Chandeleur Fyr forandres.

(N. t. M. Nr. 52/3175. Washington 1933.)

Omkring den 31. Januar d. A. forandres *Chandeleur* Fyr paa c.  $30^{\circ} 03' N.$   $88^{\circ} 52' W.$  fra at vise rødt Et-Blink til at vise hvidt Et-Blink hver  $10^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $9,5^s$ . Samtidig forøges Fyrets Lysevne betydeligt.

## 153. Colombia W.-Kyst. Punta Galera. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 39. London 1934.)

*Punta Galera* Blinkfyr paa c.  $10^{\circ} 49' N.$   $75^{\circ} 20' W.$  er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver  $6^s$ .

154. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. San Francisco Bugt. Yerba Buena Island. Oplysning om Fyr og Taagesignal.  
(N. t. M. Nr. 52/3183. Washington 1933.)
1. Yerba Buena Island Fyr paa c. 37° 48' N. 122° 22' W. viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 15<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 10<sup>s</sup>.
  2. Taagesignalet med Diafon er Et-Stød hver 20<sup>s</sup>, Stød 3<sup>s</sup>, Pause 17<sup>s</sup>.  
(E. f. S. Nr. 51/2947 1933.)

### IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

155. Afrika SE.-Kyst. Umgababa Floden Anduvning. Undervandshindring findes ikke.  
(N. t. M. Nr. 58. London 1934.)  
Undervandshindringen, der var rapporteret at ligge paa c. 30° 10' S. 30° 51' E., findes ikke.  
(E. f. S. Nr. 34/2061 1933.)
156. Forindien W.-Kyst. Kutch Bugt. Sonar Durrec. Oplysning om Tønde.  
(N. t. M. Nr. 85. London 1934.)  
En sort Spidstønde ligger paa c. 22° 43' N. 69° 37' E., 5,3 Sm 251° fra *Navinar Point* Fyr. Forannævnte Tønde er i Kortet angivet at ligge c. 2,1 Sm W. for ovenanførte Plads.
157. Forindien W.-Kyst. Kathiawarkysten. Jafarabad Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 59. London 1934.)  
*Jafarabad* hvide, faste Fyr paa c. 20° 51' N. 71° 23' E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 16<sup>s</sup>. Synsvidde: 15 Sm.
158. Forindien W.-Kyst. Wagapur Point. Oplysning om Fyr.  
(N. t. M. Nr. 50. London 1934.)  
*Wagapur Point* Fyrs Synsvidde er 9 Sm. c. 16° 36' N. 73° 19' E.  
(E. f. S. Nr. 46/2656 1933.)

### X. Asiens E.-Kyst med Japan.

159. Siam Bugt. Siam. Langsuen Anduvning. Tønde udlagt.  
(N. t. M. Nr. 87. London 1934.)  
En sort- og hvidstribet Kugletønde med Topbetegnelse er udlagt paa c. 9° 53' N. 99° 13' E., tæt N. for 3,7 m Skæret og 6,0 Sm 123° fra *Langsuen* Fyr.
160. Kina. Hong Kong. Skær.  
(N. t. M. Nr. 132. Shanghai 1933.)  
Et Skær med 4,9 m Vand ligger paa c. 22° 17' N. 114° 11' E., 0,116 Sm 268° fra *Kellet Island* Flagstang.
161. Kina. Hong Kong. Belcher Bugt. Lystøndes Plads.  
(N. t. M. Nr. 134. Shanghai 1933.)  
Pladsen for Lystønden, der angiver det W.-lige Indløb til *Southern Fairway*, er c. 22° 17' N. 114° 07' E., 0,915 Sm 66° fra *Green Island* Fyr.  
(E. f. S. Nr. 48/2770 1933.)
162. Kina. Kap Sing Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 76. London 1934.)  
Kap *Sing* Fyr paa c. 22° 20' N. 114° 04' E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>. Synsvidden er forøget til 10 Sm.

**163. Kina. Yang-Tze Munding. Confucius Channel. Oplysning om Dybde. Tønde flyttet.**

(N. t. M. Nr. 142 og 143. Shanghai 1933.)

1. Ved en Opmaaling i Nærheden af *Centaur Lower Buoy* fandtes mindste Dybde der at være 6,1 m. c. 31° 42' N. 121° 11' E., 2,63 Sm 14° fra *Green Beacon*.2. *Centaur Lower Buoy* er flyttet til c. 31° 43' N. 121° 11' E., 5,56 Sm 97° fra *Centaur Beacon*.

(E. f. S. Nr. 52/2990 1933.)

**164. Japan. Kyushu N.-Kyst. Yeboshi Jima Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 51. London 1934.)

*Yeboshi Jima* hvide, faste Fyr paa c. 33° 41' N. 129° 59' E. er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10<sup>s</sup>. Flammens Højde: 55 m. Synsvidde: 19 Sm.**XI. Bekendtgørelser m. m.****165. Danmark. Bekendtgørelse om Ændring i de for Esbjerg Lodseri gældende Takster.**For Skibe, der anløber *Esbjerg* Havn udelukkende for at indtage Kul eller Olie til Skibets eget Brug (Bunkers), nedsættes indtil videre Lodsbetalingen ved Lodsning fra Søen til Havnen og omvendt med 33<sup>1</sup>/<sub>3</sub> pCt. for Sommertakstens og med 40 pCt. for Vintertakstens Vedkommende.Denne Bekendtgørelse træder i Kraft den 1. Februar d. A.; samtidig ophæves Marineministeriets Bekendtgørelse af 3. Juni 1932 om Ændring i de for *Esbjerg* Lodseri gældende Takster (se E. f. S. Nr. 23/1106 1932).*Esbjerg*: c. 55° 28' N. 8° 26' E.**166. Danmark. Jylland W.-Kyst. Ribe Kanal. Ordensreglement.**Under den 9. Januar d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt et nyt Reglement for Ordenens Overholdelse ved Kammerslusen i *Ribe* Kanal (c. 55° 20' N. 8° 46' E.).

Det nye Reglement træder i Kraft den 1. Marts 1934.

(Havnelods, Side 154.)

**Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.**N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.  
Korta eller  
Bogs Nr.*England*:

T Supplement No. 3 to Africa Pilot, Part II.

T Supplement No. 4 to South America Pilot, Part II.

**Tillæg.****IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.****167. Danmark. Nordsøen. Radiofyrggruppe Vyl Fyrskib — Horns Rev Fyrskib — Graadyb Fyrskib forandret.**Radiofyrggruppen *Vyl* Fyrskib — *Horns Rev* Fyrskib — *Graadyb* Fyrskib er nu bragt i Overensstemmelse med Følgeblad til E. f. S. Nr. 1/1934.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



Forsikrings-Aktieselskabet  
**"SKANDINAVIA"**

Stiftet 1899  
Aktiekapital 10 Millioner Kroner

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGER  
samt  
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

KONGENS NYTORV 6 · KØBENHAVN K.  
Telefon 9316    Telgr. Adr. Reassurance



**FUEL & DIESEL  
OIL**

BUNKERSTATION I  
FRIHAVNEN  
Kapacitet: 450 Tons pr. Time.

St. Annæ Plads 5.  
TELEFON: 5455

København K.  
TELEGRAM-ADR.: UNITEDOIL

DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI

## AKTIESELSKABET MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450    Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTEURER

**BUNKERKUL**

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

KONTRAHENTER FOR  
STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

**O**wners' &

**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

**Price 13/-** postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
33, Amaliegade, Copenhagen.



TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3500 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » 1000 » »

**IVER C. WEILBACH & CO**

SØLVER &amp; SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Telegr.:

Grundlagt 1744

Compasweilbach

Specialforretning: Kompasser &amp; Nautiske Instrumenter

**Hellerup Kulimport A/s**

TUBORG HAVN

Telefon Hellerup 20 — 803 og 660

IMPORT AF

Kul ▲ Koks ▲ Cinders  
Briketter ▲ Brænde**Skibsproviantering**

Schiffshandler

Ship Chandler

**H. S. Hansens Eftf. A/s**Telefon Central 389  
Efter Kl. 6 Ordrup 3096Amaliegade 43,  
København K.

Lager af alle Skibsfornødenheder

AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

**Assuranceforeningen Skuld**

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12,267 • 12,432 &amp; 12,732 • TELGR.-ADR.: »SKULD«

STIFTET 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND

CA. 1.600.000 KR.



Overtager: 1) Ansvarsforsikring (derunder overskydende Kollisionsansvar) for Damp-, Motor- og Sejskibe · 2) Forsikring af Hyreansvar i Sygdoms- eller Forlistilfælde · 3) Forsikring af Ansvar for Besætningens Effekter i Forlistilfælde · 4) Strikeforsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund af Strike eller Lockout.

REDERI- &amp; HANDELSSELSKABET

**MONTANA A/s**

IMPORT AF: KUL · KOKS · CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.  
Telefon: 9246Telegramadr.:  
MONTANAKUL**Toldbodens Motorfærge**

ved N. P. Winding (V. Steen's Eftf.) anbefaler sig med

**MOTORBAADE**

til Transport, Proviant, Stores, Færgning samt Trosseføring

Færgehøuset - Nordre Toldbod

Telefon: Central 13,717

**KØBENHAVNS VANDFORSYNINGSS-SELSKAB**

Vi undertegnede anbefale os med fersk Vand, baade til Kædler og Drikkevand, til alle Skibe, der anløbe København.

◀ Ring os op ved Dag eller Nat gennem vore Telefoner: ▶

Dag Telefon:

Nat Telefon:

Amager 5366 y og Amager 5637.

O. Møller &amp; H. C. Richardt.

**SEND DERES GAVE  
PR. TELEGRAM**Enhver Ordre, Telegram eller Brev-Gave,  
kan indtelefoneres til vort Kontor.

CENTRAL 13578

**GAVE-TELEGRAM A/s**prompte og samvittighedsfuld Betjening  
AMALIEGADE 33 K.**SEJL · FLAG  
OG PRESSENINGER****H. HALMØE**

CORT ADELERSGADE 8. KØBENHAVN

TELEFON: BYEN 6762 &amp; 4326

**SCANDINAVIAN COAL BUYERS****IN A NUTSHELL**

GUIDE TO SCANDINAVIAN COAL IMPORTERS,

COAL AGENTS AND SHIPOWNERS

Price, 10/-, post free.

SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE

(The International Weekly)

33, Amaliegade

Copenhagen, Denmark

FOREIGN BUNKERING

TOWAGE

STEVEDORING

PROVISION-

AGENTS

**DANISH MARITIME SERVICE**TELEGRAMS:  
"AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

**COPENHAGEN**

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 4

FREDAG 26. JANUAR 1934

41. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1934

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleum A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers  
Bjærnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegraf-selskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phønix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugser-selskaber

## FRA UGE TIL UGE

Af Axel Gerfalk.

### ER TIDEN INDE?

Store Dele af Østersøen er frosset til, og flere af Svore Skibe, der er bygget specielt for denne Sejlads, er kommet hjem og er lagt op, lad os haabe midlertidigt. Som Følge deraf har der i de sidste Uger været nogen Stigning i Oplægningerne — de andrage pr. 23. Januar: 40 Skibe paa 86,358 Brutto Tons eller 123,456 Dødvægt Tons — uden at man af denne Kendsgerning er berettiget til at drage nogensomhelst Konklusioner med Hensyn til danske Skibes Beskæftigelsesmuligheder. Gaar man blot et Aar tilbage i Tiden, var Oplægningerne paa dette Tidspunkt: 179,712 Brutto Tons eller 272,940 Dødvægt Tons. Paa Baggrund af den sidstnævnte Kendsgerning maa man ligesaa lidt lade sig henrive til Skaaltale-Optimisme. Man maa nemlig ikke glemme, at medens Skibsfartens Udgifter er steget meget betydelig siden 1913, ligger Fragtrate-Niveauet cirka 15 Procent lavere end dengang.

Paa Dansk Dampskibsrederiforenings Jubilæumsdag udtalte Skibsfartens Minister, Handelsminister Hauge, at nu maatte vi til at bygge nye Skibe. Rederiforeningens Næstformand bemærkede hertil, at Tiden endnu ikke var inde, men at saa snart den kom, vilde de danske Redere ikke svigte. Som Forholdene har udviklet sig og er ved at udvikle sig, vil Danmark snart være et af de meget faa Lande i Verden, der ikke baserer sin Skibsfart paa Statsstøtte, og Englands Overgang til denne Form for Skibsfart vil sandsynligvis have nogen, maaske megen Indflydelse paa Danmarks Skibsfart. Selv om Englands Skiften Standpunkt ikke er en Politik rettet mod Danmark, men mod de store Subsidie-Lande, vil Følgerne af denne nye Politik ramme os maaske endnu haardere end Subsidie-Landene. Og endnu inden England har taget det endelige Skridt, har de daarligere Forhold, hvorunder Skibsfarten arbejder for flere danske Rederiers Vedkommende tvunget dem til Salg af første Klasses Skibe til Udlandet. Det har næppe været helt frivillige Salg; efter hvad det forlyder, er det danske Banker, der har fremtvunget disse.

Ansete Skibsfartsblade har ført en lignende Politik som den Minister Hauge ønsker fremmet. De har sagt, at nu, netop nu er Tiden inde; nu bør der bygges ny Tonnage; nu kan man erhverve driftsbillige Skibe til smaa Priser. Imod denne Politik rejser sig saa mægtig en Stemme som Lord Essendon, England's betydeligste Skibsreder. Som man vil se andetsteds her i Bladet, meddelte han sidste Uge sine Aktionærer, at det paagældende Selskab havde solgt 25 Procent af sine Skibe, men at han havde sat sig imod at erstatte denne Tonnageforringelse med Nybygninger. Tiden var ikke inde derfor. Han satte iøvrigt Fingeren paa et meget ømt Punkt, da han konstaterede, at den glædelige Forbedring i Handelen i nogen Grad var blevet tilvejebragt ved Forholdsregler, som paa ugunstig Vis havde influeret paa Skibsfarten. Her er vi ved selve Skibsfartens Tragedie: den forbistrede Udvikling i Retning af Selvforsyning i samtlige Lande.

# ODENSE STAALSKIBSVÆRFTS JUBILÆUM

## DIESELMOTORSKIBET "TARONGA" PAA 10,500 TONS SØSATTES I LØRDAGS

Odense Staalskibsværft fejrede i Lørdags et Jubilæum. Værftet søsatte Nybygning Nummer 50, det hidtil største Fragtskib bygget paa dette store Provinsværft. Odense Staalskibsværft blev oprettet 1920 af Skibsreder A. P. Møller, og det første Skib, Damperen »Lifland«, blev afleveret til Skibsreder A. N. Petersen, Dansk-Fransk Dampskibsselskab, København. Af de 50 Skibe, som er leveret fra Værftet, er kun 6 Dampskibe, medens de øvrige udelukkende er store Motorskibe og deriblandt en Del Tankskibe. Til norske Rederier er saaledes bygget 23 store Motorskibe, medens de øvrige er leveret til danske Selskaber. Foruden den Nybygning, som i Dag sættes i Vandet, har Værftet under Bygning en Passagerdamper »Mariaholm« til Svenska Amerika Linien, et Motorskib paa 9,500 Tons til Skibsreder A. P. Møller, København, til Ruten New York-Kina-Filipinerne i Stykgods og Passagerfart. Endvidere et Tankskib ligeledes til A. P. Møller paa 13,500 Tons og et Tankskib paa 12,100 Tons til »Anglo Saxon«.

### Dieselmotorskibet "TARONGA"

#### Søsætning i Odense

Lørdag den 20. Januar Kl. 14,30 søsattes fra Odense Staalskibsværft ved A. P. Møller Nybygning Nr. 50 til Rederiet Wilh. Wilhelmsen, Oslo.

Skibets Dimensioner er følgende: Længde over all 505'—7". Længde mellem Perpendikulærer 470'—0". Bredder paa Spant 61'—0". Dybde til Shelterdæk 42'—11".

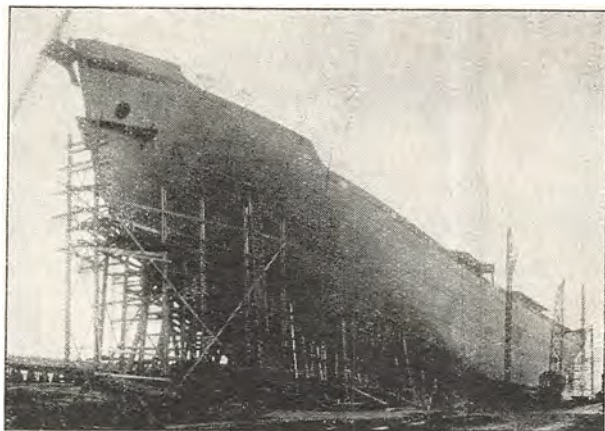
Baaden er et Dieselmotorlastskib af samme Type som Rederiets seneste Nybygninger. Den kan laste ca. 10,500 Tons Dødvægt og skal gaa i Rutefart paa Rederiets Linie mellem Europa og Australien.

Som en særlig interessant Enkelthed skal nævnes, at Baaden er bygget med Maier-Stævn, hvis karakteristiske Linier giver Forskibet et særligt Præg, og som bevirker en roligere Gang i Søen og en bedre Udnyttelse af Hestekræfterne. Det er det største Skib, der endnu er bygget i Danmark med Maier-Form.

Skibet bliver udstyret med de nyeste Arrangementer for hurtig Lastning og Losning ved Hjælp af et stort Antal elektriske Spil og skal iøvrigt udstyres med alle moderne Hjælpemidler for Navigering.

»Taronga« bliver et i enhver Henseende moderne

udrustet Skib med 5 Luger, 19 Lossebomme og ialt 17 elektrisk drevne Spil. Maskineriet kommer til at bestaa af en dobbeltvirkende 2-Takts Dieselmotor fra Burmeister & Wain paa 8,200 H.K., som er i Stand til at give det store Skib en Fart paa Last af ca. 16—17 Knob, og iøvrigt udstyres Skibet med et ret stort Antal Hjælpemaskiner til Drift af Køleanlæg, elektriske Anlæg m. m. »Taronga« faar ogsaa smagfuldt udstyrede Passagerbekvemmeligheder med Salon og Plads til 12 Passagerer i store, praktisk indrettede Kamre. Officers- og Mandskabsbekvem-



M.s »Taronga« paa Beddingen i Odense.

melighederne indrettes paa samme Maade som i alle andre Skibe af denne Størrelse.

Skibet skal drives af et enkeltkruet, totakts-dobbeltvirkende Dieselmotoranlæg, der ved normal Gang udvikler 9650 IHK. Maskinen er af Burmeister & Wains nyeste Type, originalt Fabrikat.

Til Stede ved Afløbningen var følgende Repræsentanter fra Rederiet:

Hr. Direktør C. Frimann Dahl og Frue, Hr. Overingeniør Jacob Wang, Hr. Inspektør, Kaptajn Fr. Kjørboe, Hr. Inspektør Anker Engebretsen. Desuden Repræsentanter for British Lloyd: Chief Surveyor C. Kruhoffer og Inspektør Sandersen samt Værftets Ledelse.

Fru Direktør Frimann Dahl døbte Skibet, der fik Navnet »Taronga«, og ledsaget af gode Ønsker gled Baaden glat paa Vandet.

I de kommende Maaneder bliver Maskineriet installeret og Skibet færdigmonteret, og Prøveturen forventes at ville finde Sted i Begyndelsen af April.

## VAREOMSÆTNINGEN OVER DANZIGS HAVN

Af Generalkonsul Harald Koch.

Fra det Statistiske Kontor i Danzig er modtaget en Vægt- og Værdistatistik over Ind- og Udførslen af Varer over Danzigs Havn i December Maaned 1933.

	Indførsel:		Udførsel:	
	Mængde i T.	Værdi i G.	Mængde i T.	Værdi i G.
1. Levnedsmidler .....	6,053.7	1,504,036	52,679.9	5,429,636
2. Dyriske Produkter og Frembringelser deraf ..	14,106.4	608,808	832.3	504,036
3. Træ og Trævarer .....	2,108.3	408,676	58,452.2	4,595,858
4. Bygningsmateriale og keramiske Frembringelser	97.8	50,788	31.1	14,546
5. Brændselsstoffer, Asfalt, Beg etc. ....	14,805.2	532,958	412,254.7	5,103,684
6. Kemiske Stoffer og Frembringelser deraf .....	924.9	361,445	7,269.1	458,350
7. Erts, Metal & Metalvarer .....	5,976.9	1,088,765	1,770.5	744,940
8. Papir, Papirvarer og Trykkerifrembringelser ..	828.5	123,936	166.9	23,514
9. Spundne Stoffer og Frembringelser deraf .....	1,066.7	3,276,426	75.8	101,215
10. Beklædning, Galanterivarer .....	1.9	12,127	1.8	10,495
11. Spræng- og Skydemateriale .....	—	—	—	—
12. Andet .....	—	—	—	—
	45,970.2	7,967,962	533,534.3	16,986,273

Til Sammenligning skal anføres, at Indførslen i November androg 46,549.6 t. til en Værdi af 7,545,529 G. Der er altsaa en mindre Vægtnedgang, men en Værdiopgang paa ca. 0.4 Mill. G., hvilken Værdistigning udelukkende hidrører fra Tekstilgruppen, der er gaaet op med 2 Mill. G., medens de andre Grupper alle viser Nedgang.

Udførslen androg i November 496,952.3 t. til en Værdi af 20,088,971 G. Her er Forholdet omvendt af Tallene for Indførslen, idet Vægten af Udførslen er steget med ca. 37,000 t., Værdien af denne er gaaet tilbage med ca. 3.1 Mill. G. Nedgangen hidrører fra Levnedsmiddelgruppen

med ca. 1.8 Mill. G., fra Trægruppen med ca. 1.2 Mill. G., medens Kuludførslen er steget med ca. 0.5 Mill. G.

Af hovedsagelige Indførselsvarer skal nævnes ca. 2,800 t. Sild, ca. 13,200 t. Phosphorit, ca. 13,100 t. Kul, ca. 1,200 t. Koks, ca. 3,600 t. Svovlkies, ca. 1,100 t. gammelt Jern.

Af hovedsagelige Udførselsvarer skal nævnes ca. 23,700 t. Rug, ca. 17,800 t. Byg, ca. 2,500 t. Ærter, ca. 2,800 t. Bønner, ca. 57,400 t. Træ, ca. 405,900 t. Kul, ca. 4,600 t. Koks, ca. 1,000 t. Brændselsolie, ca. 5,000 t. Salt, ca. 1,000 t. Metalvarer.

## ENGLANDS BETYDELIGSTE REDER TØR IKKE BYGGE NYE SKIBE

For tre Aar siden bestod vort Selskabs Flaade af syv Køleskibe og tre almindelige Fragtskibe med en samlet Dødvægttonnage paa 86,310 Tons. Nu er dette Antal blevet reduceret til fem Køleskibe og to almindelige Fragtskibe med en samlet Dødvægt af 64,990 Tons — d. v. s. en Reduktion paa ca. 25 Procent.

»De Skibe, der er blevet solgt, var ved at blive gamle, og vilde under normale Forhold være blevet erstattet af nye og helt moderne Skibe, men det forekommer mine Kolleger og mig selv meget beklageligt, at Udsigterne for Handelen i Almindelighed er af en saadan Karakter, at de ikke berettiger een til at indlade sig paa et nyt Skibsbygningsprogram,« udtalte Lord Essendon, Englands betydeligste og mest fremsynte Reder ved et af sine Selskabers Generalforsamling sidste Uge.

Som jeg har forklaret ved tidligere Lejligheder, fortsatte Lord Essendon, er Selskabets væsentlige Indtægtskilde Transporten af frosset Kød fra Sydamerika og den Restriktion af Kødimporten, der har fundet Sted i det sidste halvandet Aar har haft en progressivt stigende daarlig Indflydelse paa den Fortjeneste, der har kunnet opnaas fra denne Indtægtskilde. Afskibningerne af Kød fra Sydamerika til England reduceredes yderligere i 1933 og beløb sig for samtlige Linier til en Nedgang i Fragterne paa over £200,000 i Forhold til det foregaaende Aar. Ydermere finder Afskibninger til Havne paa Fastlandet, der for et Par Aar siden var meget hyppige, praktisk talt ikke Sted mere. I Kraft af den britiske Regerings Kvotaordninger vil yderligere Indskrænkninger af Afskibningerne af frosset Kød finde Sted i 1934 og deraf vil følge en yderligere Reduktion af de Fortjenester, Selskabet kan vente at opnaa.

Ja, det er sandelig heldig for alle de Linier, der er interesseret i at handle med Sydamerika, vedblev Lord Essendon, at der har fundet en betydelig Udvidelse af Frugtafskibningerne Sted i de sidste 2—3 Aar, og dette Forhold har i nogen Grad bødet paa den alvorlige Indskrænkning i vor Fortjeneste paa andre Omraader. Heldigvis er Frugtafskibninger sæsonbegrænsede og er tillige noget usikre, da de i saa høj Grad afhænger af Markedsforholdene — især naar Afskiberne staar overfor en saa høj Importtold som den, der afkræ-

ves af Frugt eksporteret fra Brasilien. Naar Markedsforholdene paa denne Side er ugunstige, sender Frugtafskiberne deres Laster til mere fordelagtige Markeder i Nord- eller Sydamerika, hvilket resulterer i mange Skuffelser og i Tabet af gode Fragtindtægter, man ellers havde Udsigt til, og naar vi tager disse Forhold med i Betragtning, kan vi ikke anse det for givet, at det definitive Tab, der resulterer af Kvotabegrænsningerne for Kødexporten til England, fortsat vil blive udlignet ved en vedvarende Forbedring af Frugtafskibningerne fra Brasilien. Ydermere er det kun altfor indlysende, at vi under de nuværende Forhold ikke kan tænke paa nogen Udvidelse af Selskabets Flaade, fordi vi ikke med Rimelighed kan vente, at Omfanget af vore Forretninger vil forøges, saa længe Restriktionerne og Kvotaerne stadig bestaar.

Mens Ekspansionen af Frugtomsætningen fra Sydamerika, og i Særdeleshed fra Brasilien er en glædelig Omstændighed, kunde Lord Essendon ikke udtale det samme med Hensyn til Smøreksperten fra Argentina. I Aarene lige før og op til 1932 udviklede Smørafskibningerne fra Argentina sig i en gunstig Retning og viste sig at være en nyttig Indtægtskilde, men ved Indførelsen af Importtold her i England, er Smørafskibningen fra Sydamerika blevet alvorligt reduceret — med ca. 50 pCt. — og han var bange for, at der kun er ringe Udsigt til nogen væsentlig Forbedring for denne Artikel. Som Forholdene nu er, mente han, har vi intet andet Valg end resigneret at finde os i at tabe, hvad der i Fortiden har været en højst værdifuld supplementær Indtægtskilde.

Selskabets Interesser ligger næsten udelukkende paa det sydamerikanske Marked, understregede Lord Essendon, og vi har oplevet mange Ubehageligheder i det forløbne Aar som Følge af de Vanskeligheder, der stammer fra Valutarestriktionerne i Argentina. I Størstedelen af Aaret gjorde de Restriktioner, der udøvedes af Valuta Kontrol Kommissionen det meget vanskeligt for Købmænd i Argentina at ordne Overførslen af de Midler, hvormed de købte Varer skal betales, hvilket har det uundgaelige Resultat, at der er en stigende Tilbøjelighed til at indskrænke Afskibningerne af Varer fra England, da det er umuligt at opnaa Betaling.

FORTSÆTTES SIDE 63

## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 23. Januar 1934.

Mange forskellige Meninger om Fragtmarkedets Møjlelige Stilling og fremtidige Udvikling er kommet til Orde i disse Dage, og alle bunder i, at den frie Handel med stabile Valutaforhold maa være en Betingelse for, at der kan indtræde en Bedring. Man oplever mangt og meget i denne Tid, noget humoristisk — men Mesteparten blodig Alvor, og der hvor Patriotismen, eller snarere Snæversynetheden, gaar over Gevind, møder man de største Farer og Genvordigheder. Det er godt nok at tænke og handle nationalt, men som saa ofte før skyder de fleste over Maalet, og hvad Søfarten i Særdeleshed angaar, kan den internationale Handel under ingen Omstændigheder undværes. Aarene efter Verdenskrigen har bragt mange Omvæltninger i Landenes indbyrdes Forhold og i Varetransporterne, ikke mindst i større og hurtigere Skibe, og Indskrænkning og Restriktioner maa der fremdeles regnes med i mange Aar fremover, men Forholdene som Helhed kunde være bedre, hvis Sagerne blev behandlet med mindre politisk og mere “business” Indsigt.

### TRÆLASTMARKEDET

Der udbydes til Stadighed en hel Del Laster i forskellig Retning per f.o.w. og senere til lidet opmuntrende Rater; blandt de senest rapporterede Afslutninger bemærkes:

660 Std. Kemi/Portsmouth 31/-; 560 Std. Karlsborg/Poole 38/-; 550 Std. Wasklot og Raumo/Limerick 41/-; 800 Std. Koivisto/Cardiff 33/6; 800 Std. Fredrikshamn/Hull 32/-; 1,200 Std. Umeå og Skellefteå/Grangemouth 30/- 600 Std. Kristinestad/Grangemouth 25/-.

Noteringer: 1,000 Std. Uleåborg/London 29/- 30/-; 870 Std. Søderhamn/Zaandam 30/- 31/-; 9/1,100 Std. Danzig/Hull 31/- Februar.

Canada: 6/1,000 Std. Januar Halifax/W.B.E.I. 51/3; 900 Std. Maj Carleton/W.B.E.I. 45/-.

### KUL, KOKS etc.

De enkelte Markeder er ret uforandrede, hvad Raterne angaar. Stemvanskeligheder og Forsinkelser af den ene eller den anden Art har ikke gjort Situationen lettere, og flere Baade har maattet lægges op — for-

haabentlig midlertidig. For 26/3,000 T. Østkysten/København ligger Raten paa 4/- med hurtig Losning, 2,000 T. 4/3. Tyne/Sønderborg 4/3d. 3,000 T., Forth/Kbhvn. 4/1½ 4/3 22/2,500 T., Goole/Kbhvn. 1,000 T. Koks 7.3., Newport/Kbhvn. 3,600 T. 4/-. Fra Danzig/Gdynia gøres meget lidt til danske Havne; Raten er ca. 4/- for store Baade. Danzig/Gdynia-Rouen 2,500 T. 24 Frcs., Bordeaux 1,900 T. 31 Frcs., Dublin 4,500 T. 4/4½d., Limerick 1,550 T. 6/3.

#### MIDDELHAVET etc.

Manglen paa nye Forretninger sætter sit Præg paa det udgaaende Marked; Raterne er maaske ikke lavere end de har været i lange Tider, men det er altid mistrøstigt, naar Forretningerne indskrænkes, og med den nuværende Handelskrig ved ingen, hvordan det kan ende.

Noteringer: Østkysten/Vestitalien 5/9, Alexandria 5/9, Palermo 7/3, Wales/Trapani 7/3, Alexandria 5/9, Vestitalien 5/9 à 6/- Rotterdam/Vestitalien 6/-, Gdynia /Oran 8/8,000 T. 8/-, Bona 3/4,000 T. 8/3.

Hjemgaaende: Sortehavet/U.K. Kont. 10/9, U.K. 11/-, Bergen/Malmø/Danmark 12/9 13/-. Sortehavet/Dalny/Shanghai 14/3, Vladivostock 14/9 f.i.o. Sfax/Rouen 4/5,000 T. 30 Frcs. Jordnødder Saloum/Kontinentet 19/3 19/6. Frugt fra Spanien er noget bedre efterspurgt til omkring 20/- for 100,000 cbf. Baade. Esparto /Nordafrika/Østkysten eller Skotland 15/- 16/-.

#### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Kul U.K./Halifax sluttes til 7/3 7/6, St. John's N.F. 7/-, men Lasterne er "few and far between," og der er ikke meget andet at vælge imellem. Engelske Redere har atter akcepteret Korn fra Montreal/Quebec eller Sorel til A/Rotterdam til 1/4½, Hamborg 1/7½, p.p. U.K. 1/6, Liverpool 1/7½, Manchester 1/9 per f.o.w. og Maj, og dette lader til at være Maximum i Øjeblikket. Korn fra Staterne betaler 1/7½ à 1/9 A/Rotterdam per ppt. 1/10½ Februar, og til Sydafrika udhydes en Ladning heavy grain 4/5,000 T. til 17/6, Januar Afskibning. Sukker San Domingo/U.K. Kont. 13/9 Februar. For øvrigt er det hovedsagelig Skrabjern, Pitch og pitchcoke Laster, som figurerer i Fragtcirkulærene; fra Gulfen rapporteres sluttet: 6,000 T. scrap til Østkyst U.K. 12/6 f.i.o. Markedet fra N. Pacific er blottet for Interesse.

#### SYDAMERIKA

Kul Wales/Buenos Aires kan ikke komme over de 9/-, og den største Flaade gaar ud i Ballast. Kornbefragtningen har været meget livlig hele Ugen igennem indtil Lørdag paa Basis af faste, tildels noget forbedrede Rater. Februar Positioner er værd ca. 17/3 17/6 handy, 16/- 16/6 large, Marts: nogenlunde det samme; Maj: 16/3 7,000 T., ca. 17/- 5,000 T., alt Basis n.a./U.K. Kont. Det skandinaviske Marked er meget roligt; Noteringerne kan sættes til ca. 18/3 18/6 6/7,000 T., 19/- 19/3 small, Februar/Marts.

#### ØSTEN

Australien er lidt bedre med 25/- betalt i flere Tilfælde fra Vestlandet, 25/6 Victoria og Sydlandet. Bøner Vladivostock/Kont. 25/- Januar/Februar, Dalny 23/6 Februar Philippinerne/Europa 30/- per 60 cbf., Philippinerne/U.S.A. \$6.50 per Ton Sukker. Madras/Kont. 25/- 25/6, Bombay/Kont. 22/6, Birma/Holland 23/6, Saigon/Marseille-Kont. 23/9.

#### TIMECHARTER

Vestindien: 4,050 T. \$1.; 3,200 T. \$1.25; 2,900 T. \$1.30; 24/2,600 T. \$1.40; 4,100 T. \$1.15 to Rundrejser. Trip: 8,000 T. d.w. del. Tyne redel. U.K. Kont. via Gulfen 2/9; 5,500 T. d.w. del. Tyne redel. U.K. Kont. via Gulfen 2/10½; 6,600 T. d.w. del. Tyne redel. U.K. Kont. via Progreso 70 c.; 9,000 T. del. U.S.N.H. redel. Middelhavet 4/-; 5,100 T. del. Philadelphia redel. U.K. Kont. 4/3.

## FRAGTRATETALLET

FOR DECEMBER 1933

December 1932	....	92.9	Juli 1933	....	98.2
Januar 1933	....	94.7	August	—	....
Februar	—	....	September	—	....
Marts	—	....	Oktober	—	....
April	—	....	November	—	....
Maj	—	....	December	—	....
Juni	—	....			

Fragtratetallet steg fra 98.3 i November til 98.9 i December.

Maanedsgennemsnittene af Valutakurserne, efter hvilke Fragtraterne omregnes ved Beregningen af Fragtratetallet, laa omtrent ens i November og December Maaned.

Stigningen i Tallet stammer derfor fra Bevægelserne i de noterede Rater. Der har kun været faa Forandringer af Betydning i Forhold til den foregaaende Maanedes Gennemsnit; af saadanne kan nævnes en Opgang i Olikefragten fra Gulfen og i Sojabønnefragten. Endvidere ligger alle de betydende Kornrater lidt højere end for November.

Paa Grundlag af Dansk Dampskibsrederiforenings Oplægningsstatistik i Forbindelse med supplerende Oplysninger anføres nedenstaaende Oversigt, der omfatter samtlige oplagte Damp- og Motorskibe i den danske Handelsflaade.

#### Oplagte danske Damp- og Motorskibe ved Maanedens Begyndelse.

	Antal Skibe	Brutto Reg. T.	Tons Dødv.
Januar 1933	....	81	181,000
Februar	—	....	97
Marts	—	....	101
April	—	....	95
Maj	—	....	97
Juni	—	....	78
Juli	—	....	50
August	—	....	41
September	—	....	38
Oktober	—	....	39
November	—	....	40
December	—	....	37
Januar 1934	....	36	73,000

Det fremgaar af Tallene, at Oplægningerne i December er formindsket fra 77,000 Reg. Tons til 73,000 Reg. Tons.

## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

#### APPETITEN VOKSER

Førend den britiske Shippingverden og den britiske Regering har kunnet enes om, paa hvilken Maade og i hvor stor Udstrækning den britiske Søfart skal beskyttes mod »unfair« Konkurrence, er vidtrækkende Forslag med Hensyn til, hvorledes man skal behandle de subsidierede udenlandske Skibe, blevet fremsat af »British National Union of Manufacturers.« Efter de britiske Fabrikanters Mening »nytter det visseligen ikke, at man kun tager de subsidierede Skibe under Behandling, der anløber U.K. Havne. Man maa ogsaa kunne drage de Laster, disse Skibe medfører, ind under Behandlingen og kunne anvende de Forholdsregler, man eventuelt vedtager, i samtlige Havne i det britiske Imperium. I de Tilfælde, hvor det kun drejer sig om at bekæmpe Subsidier, kunde man lægge en Told paa Skibet eller Varerne eller begge Dele, eller ogsaa berøve Skibet nogle af de to juridiske Rettigheder, i et saadant Omfang, at de direkte eller indirekte Fordele, der maatte hidrøre fra Subsidierne, maatte blive opvejet. Men i Tilfælde af Diskrimination, og Diskrimination vil man forsøge sig med, hvis England angriber Subsidierne, inaa man hilte paa langt mere drastiske Forholdsregler som f. Eks. Embargo eller Forbud.

National Union of British Manufacturers' officielle Organ, hvorfra vi har udplukket dette Citat, har utvivlsomt Ret i sine Gisninger. Vi har her i Bladet paapeget, maaske kun for ofte, at Historien viser, at Subsidier avler Subsidier, og disse nye Subsidier igen avler Diskrimination. Det er en Skruue uden Ende. Man vil aldrig kunne opnaa noget ved Subsidier og Kontrasubsidier. De vil avle Elendighed og hæmme den internationale Handel og Skibsfart i dens Fremskridt. Det er en daarlig Medicin, den helbreder ikke for nogen Sygdomme. Der er kun een Vej ud af Sumpen: Samarbejde. En skarpsindig Iagttagelse som Commander R. C. Lee, Vicepræsidenten for American Scantic Line, der lige er vendt hjem til Staterne efter at have besøgt de fleste søfarende Lande i Europa, opsummerer sine Erfaringer om Søfartens Stilling i Europa i Udtalelsen: »at det syntes at være den næsten censtemmige Opfattelse, at Skibsfartens Redning laa i internationalt Samarbejde.«

Scandinavian Shipping Gazette.

## ENGLANDS BETYDELIGSTE REDER TØR IKKE BYGGE NYE SKIBE

FORTSAT FRA SIDE 61

Denne særlige Situation er blevet lettet noget ved de Kreditarrangementer, der blev truffet af den argentinske Regering sidste Oktober, og ved Fjernelsen af Valutarestriktionerne sidste November, som Følge af hvilket fri Omsætning af argentinsk Valuta kan finde Sted til en Kurs af ca. 26d. pr. Peso i Sammenligning med den kunstigt opskruede Værdi af ca. 42d. pr. Peso, der opretholdtes under Restriktionerne i den første Del af Aaret.

Jeg betragter, understregede Lord Essendon, Valutaens Frigørelse som et Skridt frem i den ønskede Retning, da kunstige Forhindringer derved fjernes, og jeg føler mig overbevist om, at det i det lange Løb vil vise sig at være velgørende for alle interesserede. Den øjeblikkelige Virkning af den betydelige Depreciering af den argentinske Valuta maa dog være en Tendens til en yderligere Indskrænkning af Vareafskibninger fra England til Argentina paa Grund af den forøgede Kostpris for Importøren, saa at de øjeblikkelige Udsigter er langt fra beroligende.

Stort set, fortsatte Lord Essendon, er alle nævnte Vanskeligheder, der har haft den Virkning at indskrænke Verdenshandelen, symptomatisk for alle Forhold, der afficerer Redere i Almindelighed. Ingen, som har Storbritanniens Interesser paa Hjerte, kan undlade at føle sig lettet ved de stedse fremadskridende Kaar for Handelen i Landet selv, men man maa ikke overse den Kendsgerning, at denne Forbedring i nogen Grad er blevet tilvejebragt ved Forholdsregler, som paa ugunstig Vis har influeret paa Skibsfarten.

Protektionisme er blevet gennemført i praktisk talt alle Verdens Lande og i enhver praktisk tænkelig Form som f. Eks. Toldtariffer, Kvotaer, Valutakontrol, Subsidier, ja, man har endda reserveret bestemte Transportkategorier til Skibe, der sejler under et bestemt Flag. Alle disse Reguleringer har deres Oprindelse i en nationalistisk Politik eller i Ønsket om at beskytte visse Industrier eller for at beskytte selve de paagældende Nationers Økonomi. Disse Reguleringer, mente Lord Essendon, er blevet gennemført til deres yderste Grænse, saa det er slet ikke til at undres over, at Rederne efter en langvarig akut Depressionsperiode indenfor Skibsfarten til sidst har været nødt til at henvende Regeringens Opmærksomhed paa den farlige Situation, de staar overfor — en Situation, der i Fremtiden kan faa alvorlige Konsekvenser, hvis den ikke tages under Behandling, inden det bliver for sent.

Jeg har, vedblev Lord Essendon, ved mange Lejligheder i de forløbne to Aar udtalt mine Synspunkter saa udtømmende, at det er overflødig at gentage dem her, i Særdeleshed, da det er velbekendt, at den britiske Regering gør de Forslag, der er blevet fremsat til Genstand for alvorlig Overvejelse. Hvis der fandtes en anden Industri, der var af saa væsentlig Betydning for det britiske Imperium som Skibsfarten, og som baade hjælpes ved Indførslen af en almindelig Toldtarif, er jeg sikker paa, at en saadan vilde være blevet gennemført for længe siden.

Uheldigvis er Forholdene, der vedrører en saa international Virksomhed som Skibsfarten, ikke af en saadan Karakter, at de lader sig beskytte af de sædvanlige Tarifforholdsregler, og selv om dette var Tilfældet, er der een Ting, som Rederne Verden over er enige om, nemlig at Tariffer er forkastelige, da de indskrænker den internationale Handel.

Derfor maa man finde paa et andet Middel til at opretholde denne Industri, og det er dette Problem, der er blevet overladt den britiske Regering, ledsaget af Chamber of Shippings Anbefalinger.

## FRA UGE TIL UGE

FORTSAT FRA SIDE 59

Hjemmeindustrier, ofte unaturlige Hjemmeindustrier, blomstrer og trives, naar den naturlige Vareudveksling lægges øde og Skibsfartens Beskæftigelsesmuligheder forringes. I saadanne Tider er det ikke underligt, at Rederne tænker sig godt om, inden de bestiller nye Skibe. Det er ikke Lysten, der mangler. Enhver Skibsfartsmand, der læser om de nye kul- eller oliebesparende Skibe, føler, at det kribler i ham efter at erstatte de ældre Enheder i hans Flaade med disse nye Vidundere. Men hvorledes og hvordan? Han sidder der som Forvalter af Aktionærernes Penge. Kan han forsvare at udskifte og forny?

Selvfølgelig kan de nuværende Tilstande ikke vedvare. Maaske førend vi aner det, falder alle de Jerikomure, der nu omgiver Verdenshandelen og forhindrer Skibsfarten i at udfolde sig. Det var den store Krig, der skabte disse fortvivlede Tilstande — maaske skal der en ny stor Krig til for at bane Vej til Forstaaelsen og Samarbejdet?

Fra

## ● SØ - HAVN OG VÆRFT

### »Susanne« solgt til Finland.

Det største danske Sejlskib Susanne, der ejes af et fransk Konsortium, med Kæmner Bager, Marstal, som korresponderende Reder, er solgt til Finland. Susanne laster 2,000 Tons Dødvægt. Der har været udfoldet store Bestræbelser for at holde denne store, stolte Sejler under dansk Flag. Bestræbelserne er altsaa ikke kronet med Held. Det ser desværre ogsaa ud til, at den sidste af de danske Storsejlere, Claudia, bliver solgt til Finland. Hvis Handelen med Finland gaar i Orden, er det Meningen, at Claudia skal gaa i Rutefart paa Australien.

### Handelsmessen i Bryssel.

De mest optimistiske Forhaabninger har vist sig berettigede med Hensyn til Deltagelsen saa vel fra belgisk som fra udenlandsk Side i den 15. Officielle, Internationale Handelsmesse i Bryssel.

Trods de vanskelige Tider, ja maaske netop som Følge deraf, har Størstedelen af de tidligere Deltagere beholdt deres Stader, og samtidig indskrives talrige nye Firmaer sig. Vi ser heri det bedste Bevis for, at der fra alle Sider er Tillid til, at man vil opnaa et godt Udbytte ved at deltage i denne belgiske Handelsvirksomhed.

Vi kan allerede forsikre de Tusinder af Købere, som i April Maaned vil besøge Brysselformessen, om, at hvilke Artikler de end søger, vil de finde et særdeles righoldigt Udvalg.

Som en Nyhed vil i Aar Salget af Prøver af faste og flydende Næringsmidler forsøgsvis blive tilladt paa den 15. Brysselformesse. Vi er overbeviste om, at denne Beslutning i høj Grad vil bidrage til at give Afdelingen for faste og flydende Næringsmidler nyt Opsving.

## PERSONALIA

### SKIBSMÆGLER JUBILÆUM

Den 1. Februar kan Skibsmægler *J. Balle Hansen* fejre 25 Aars Jubilæum i Skibsmægler Firmaet Chr. Jensen, Aalborg, og hans utallige Venner, saavel indenfor Redernes som Kaptajnernes Kredts, vil sikkert paa Jubilæumsdagen bevidne ham deres Sympati.

Skibsmægler Balle Hansen kom i sin Tid i Lære i det gamle ansete Skibsmægler Firma Casper Andreas Eftfl. i Nakskov, og efter udstaaet Læretid tiltraadte han den 1. Februar 1909 Pladsen som Befragter hos Skibsmægler Chr. Jensen i Aalborg. Avancerede Aaret efter til Prokurist, for endelig i Aaret 1929 at modtage Beskikkelse som edsvoren Skibsmægler. Samtidig blev Skibsmægler Hansen oplaget som Medindehaver af Firmaet Chr. Jensen, der iøvrigt fortsattes uforandret.

### 40 AARS JUBILÆUM

Skibshandlerfirmaet *H. Nissen* kan fejre 40 Aars Jubilæum den 1. Februar.

Den nuværende Indehaver af det ansete Firma er som bekendt Fru *M. Nissen*.

# POSITIONSLISTE PR. 23. JANUAR 1934

## A

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, ank. Beckton 23.1.  
 s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aarø*, Olesen, ank. Dieppe 20.1.  
 m.t. *Aase Mærsk*, afg. Venezuela 30.12.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Manila 18.1.  
 s.s. *Agnete Mærsk*, afg. Crotone 5.1.  
 s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Bahia 12.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimbsby Ruten.  
 s.s. *Algarve*, Lund, afg. Casablanca 1.2. til Tanger.  
 s.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Bangkok 17.1.  
 s.s. *Alssund*, Nielsen, ank. Iggesund 21.1.  
 s.s. *Amalienborg*, afg. Huelva 20.1.  
 m.s. *Amerika*, Knudsen, afg. Los Angeles 18.1. til Panama Canal.  
 s.s. *Anglo Mærsk*, afg. Singapore 5.1.  
 m.t. *Anna Mærsk*, afg. New York 11.1.  
 m.s. *Annam*, Kragelund, afg. Shanghai 20.1. til Yokohama.  
 m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Stavanger 27.1. til Buenos Aires.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Kambo 29.12. til Buenos Aires.  
 s.s. *Arnold Mærsk*, afg. Immingham 1.1.  
 s.s. *Askø*, Kolster, ank. Grangemouth 21.1.  
 m.s. *Asnæs*, Ankersen, ank. London 24.1.  
 s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Sete 20.1.  
 m.s. *Australien*, Rasmussen, ank. Sydney 20.1.

## B

- s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Bellona*, Emdal, afg. Newcastle forv. 23.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Benedikt*, Clausen, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro Ruten.  
 m.t. *Bente Mærsk*, afg. Rotterdam 5.1.  
 s.s. *Bergenhus*, Schmidt, afg. Kbhvn. 23.1. til Vestnorge.  
 s.s. *Birgit*, Lisberg, ank. Brake 22.1.  
 s.s. *Birte*, Pedersen, afg. Leningrad 10.1. til Hull.  
 s.s. *Bogø*, Nielsen, ank. Bordeaux 20.1.  
 m.s. *Boringia*, Væring, pass. Perim 20.1. p. R. t. Singapore.  
 m.s. *Bornholm*, Petersen, ank. Burntisland 20.1.  
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Tyne Dock 22.1.  
 s.s. *Brasilien*, Botfeldt, afg. Rio 17.1. til Kbhvn.  
 m.s. *Bretagne*, Berndsen, afg. Herøen 11.1.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Danzig 22.1.  
 s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Palermo forv. 25.1. til Taragona.  
 s.s. *Brosund*, Hansen, ank. Frederikshavn 30.12.  
 s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Liverpool forv. 24.1. til Antwerpen.

## C

- m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, afg. Holbæk 14.1. til Buenos Aires.  
 m.t. *Caroline Mærsk*, afg. Port de Bouc 31.12.  
 s.s. *Charkow*, Holst, afg. Antwerpen forv. 31.1. til Casablanca.  
 s.s. *Chastine Mærsk*, afg. Port Campha 7.12.  
 m.s. *Chile*, Hansen, pass. Perim 15.1. p. R. t. Singapore.  
 m.s. *Christian Holm*, Madsen, pass. Mona Passage 19.1. p. R. t. Stockholm.  
 s.s. *Christiansborg*, under Lastning Kbhvn.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. New York 12.1. til Lisbon.  
 s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Nielsen, pass. Dungeness 19.1. p. R. t. Swansca.  
 m.s. *Columbia*, Barfoed, ank. Dakar 21.1.  
 s.s. *Cornelia Mærsk*, pass. Gibraltar 13.12. p. R. t. Haifa.  
 s.s. *Cyril*, Farup, pass. Kbhvn. 17.1. p. R. t. Bordeaux.

## D

- s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. London forv. 26.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Dana*, Bang, ank. Oslo 22.1.  
 s.s. *Danhild*, Petersen, ank. Kbhvn. 20.1.  
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Hamborg 21.1. til Algiers.

- m.t. *Danmark*, Bjark, pass. Mona 17.1. p. R. t. Rotterdam.  
 s.s. *Delaware*, Christensen, afg. Newcastle 15.1.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle forv. 30.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Douro*, Hansen, afg. Memel 3.2. til Kbhvn.

## E

- s.s. *Effie Mærsk*, afg. Gdynia 2.1.  
 s.s. *Egholm*, Christiansen, afg. Oran forv. 24.1. til Algier.  
 s.s. *Eleonora Mærsk*, oplagt.  
 s.s. *Elie*, oplagt i Esbjerg.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. Rotterdam 10.1.  
 s.s. *Ellensborg*, afg. Helsingør 23.1.  
 s.s. *Elsborg*, afg. Marseilles 18.1.  
 s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Casablanca 3.1.  
 m.t. *Emma Mærsk*, afg. Tampico 24.12.  
 m.s. *England*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Erria*, Topp, ank. Kbhvn. 20.1.  
 s.s. *Esther Maria*, Rasmussen, afg. Rotterdam 23.1. til Blyth.  
 m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Europa*, Dahl, ank. Los Angeles 20.1.

## F

- s.s. *Falken*, Kbhvn.-Faaborg-Rudkøbing Ruten.  
 s.s. *Fanø*, Korff, ank. Königsberg 20.1.  
 m.s. *Fionia*, Christensen, pass. Vlessingen 19.1. p. R. t. Schiedam.  
 s.s. *Flynderborg*, ank. Hull 18.1.  
 s.s. *Fredensborg*, afg. Sevilla 20.1.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, ank. Kbhvn. 20.12.  
 s.s. *Frederiksborg*, i Dak i Rotterdam.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimbsby Ruten.

## G

- s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Antwerpen forv. 26.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Georgia*, Aggerholm, afg. Norfolk V. 18.1. til Rotterdam.  
 s.s. *Gerda Toft*, ank. Boston 22.1.  
 m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. Kobe 11.1.  
 s.s. *Gorm*, Jensen, afg. Portland Me. 17.1. til Albany.  
 s.s. *Grønland*, Meinertz, afg. Ojít 15.1.  
 s.s. *Gudrun Mærsk*, ank. Aalborg 5.1.

## H

- s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Bandholm 23.1.  
 s.s. *Halldan*, Ørbech, afg. Catania forv. 26.1. til Messina.  
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Kbhvn. 1.1.  
 s.s. *Hans Mærsk*, afg. Huelva 11.1.  
 s.s. *Harald*, Clemmensen, afg. Liverpool forv. 26.1. til Swansea.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Aalborg 2.2. til Newcastle.  
 s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Hartlepool 4.1.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Danzig 16.1. til Manchester.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Liverpool 29.1. til Swansea.  
 s.s. *Hroar*, Pape, afg. Hull 2.2. til Kbhvn.

## I

- m.s. *India*, Kruse, pass. Scilly Islands 20.1. p. R. t. St. Thomas.  
 m.s. *Indien*, Bronér, afg. Liverpool 8.1.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, pass. Kbhvn. 21.1. p. R. t. Manchester.  
 s.s. *Inge Mærsk*, afg. Windau 10.1.  
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, pass. Kbhvn. 21.1. p. R. t. Liverpool.  
 m.s. *Irland*, Petersen, ank. Cardiff 20.1.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Thorshavn 20.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Ivar*, Bastholm, afg. Halifax 14.1. til Kbhvn.

## J

- s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
 s.s. *Jacob Mærsk*, afg. Antwerpen 11.1.  
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Sevilla 19.1.  
 m.t. *Jane Mærsk*, afg. Casablanca 10.1.  
 m.s. *Java*, Skjoldam, ank. Hamborg 21.1.  
 s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Aalborg 11.1.  
 s.s. *Jolantha*, Hansen, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, pass. Skagen 22.1.  
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.

## K

- s.s. *Kai*, Friis, afg. Nueritas 17.1. til New York.  
 s.s. *Katholm*, Christensen, afg. Danzig forv. 29.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Cardiff 9.1.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, afg. Svendborg 20.1.

### VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

23. 1. 34

LONDON .....	22,40	MADRID .....	59,45
NEWYORK .....	449,75	AMSTERDAM .....	289,00
BERLIN .....	169,50	STOCKHOLM .....	115,70
PARIS .....	28,30	OSLO .....	112,65
ANTWERPEN .....	100,30	HELSINGFORS .....	9,95
ZÜRICH .....	139,20	PRAG .....	21,45
ROM .....	37,80		

<b>BRUG</b>  <b>Hempels</b>  <b>INDENBORDS</b>  Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.		<b>KUN</b>  <b>Skibsfarver</b>  <b>UDENBORDS</b>
--	---	--

s.s. *Knud*, Petersen, afg. Danzig forv. 27.1. til Preston.  
 s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

**L**

m.s. *Lalandia*, Borch, afg. Genoa 20.1. til Le Havre.  
 s.s. *Laura Mærsk*, afg. Huclva 6.1.  
 m.s. *Leice Mærsk*, ank. Antwerpen 11.1.  
 s.s. *Lexa Mærsk*, pass. Skagen 9.1. vestg.  
 s.s. *Lica Mærsk*, afg. Oran 10.1.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Boston Mass 19.1.  
 s.s. *Lilleborg*, ank. Carontes 22.1.  
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, ank. Nykøbing S. 20.1.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Buenos Aires 19.1. til Kbhvn.

**M**

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Raaschou, afg. Havre forv. 24.1. til Dunkirk.  
 s.s. *Maine*, Hansen, afg. Norfolk V. 14.1. til Rotterdam.  
 s.s. *Maja*, Lise, Aarhus-Hamburg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Christensen, afg. Shanghai 18.1. til Hongkong.  
 s.s. *Manø*, Albertsen, pass. Gibraltar 20.1. p. R. t. Barcelona.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. Kbhvn. 27.1. til London.  
 s.s. *Maria Toft*, ank. Bremen 21.1.  
 m.t. *Marie Mærsk*, pass. Panama 24.12.  
 s.s. *Martin Carl*, Hjorth, afg. Gdynia 12.1. til Dublin.  
 s.s. *Maryland*, Ankensen, ank. Aalborg 18.1.  
 s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Hull 13.1.  
 m.s. *Meonia*, Frandsen, pass. Satang 21.1. p. R. t. Colombo.  
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Kbhvn. forv. 14.2. til Antwerpen.  
 s.s. *Møen*, Bager, Kbhvn.-Støge-Nakskov Ruten.

**N**

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, pass. Kbhvn. 19.1. p. R. t. London.  
 s.s. *Nevada*, Kolster, afg. Göteborg 20.1. til Buenos Aires.  
 m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. Dairen 13.12.  
 s.s. *Nidaros*, Clausen, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 m.s. *Niel Mærsk*, ank. Chester 10.1.  
 s.s. *Nordborg*, afg. Ghent 20.1.  
 s.s. *Nordhild*, Westergaard, afg. Cardiff 19.1.  
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, afg. Algiers 18.1.

**O**

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Henriksen, Stettin-Kbhvn.-Göteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Danzig 18.1. til Preston.  
 s.s. *Oluf Mærsk*, afg. Casablanca 12.1.  
 m.s. *Olympia*, Røder, afg. Algiers 18.1.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, ank. Rosario 14.1.

**P**

m.s. *Panama*, Christensen, ank. Nakskov 24.12.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Blyth 14.1.  
 m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Peru*, Sørensen, ank. Nakskov 15.1.  
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. San Pedro 4.1.  
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, afg. Kbhvn. til Königsberg 24.1.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, afg. Sønderborg 17.1.

**R**

s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Leith forv. 30.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Rita Mærsk*, ank. Kbhvn. 17.1.  
 s.s. *Rita*, Willarsen, afg. Stettin forv. 26.1. til Østnorge.  
 s.s. *Robert Mærsk*, ank. Svendborg 12.1.  
 s.s. *Rosenborg*, afg. Tyne 9.1.  
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Aarhus 26.1. til Newcastle.

**S**

s.s. *Saga*, Thornung, afg. Kbhvn. 23.1. til Stettin.  
 m.s. *Sally Mærsk*, ank. La Romana 9.1.  
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Danzig 18.1.  
 s.s. *Scandia*, Michelsen, ank. Constantza 23.1.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Kbhvn. 28.1.  
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Bordeaux forv. 26.1. til La Pallice.  
 s.s. *Sejro*, Huusum, afg. Marseilles 17.1. til Odense.  
 m.s. *Siam*, Krarup, ank. Kbhvn. 31.12.  
 s.s. *Sigrun*, Huus, afg. Kbhvn. forv. 23.1. til Aarhus.  
 s.s. *Silkeborg*, ank. Boulogne 19.1.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Port Talbot 19.1.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Danzig forv. 24.1. til Reval.  
 s.s. *Skodsborg*, afg. Gdynia 22.1.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Vaag forv. 23.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Slesvig*, Hansen, ank. Varna 21.1.  
 s.s. *Sonja*, Egenfeldt, pass. Kbhvn. 21.1. p. R. t. Reykjavik.  
 s.s. *Sonja Mærsk*, pass. Gibraltar 9.1.  
 s.s. *Stadion II*, afg. Göteborg forv. 25.1. til Randers.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Aalborg 5.1.  
 s.s. *Stegelborg*, afg. Ayr 18.1.  
 s.s. *Stjerneborg*, pass. Ækvator 21.1.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Methil 16.1.  
 s.s. *Susan Mærsk*, pass. Panama 11.1.  
 s.s. *Svanhild*, Ekholdt, afg. Houston 27.1.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Kbhvn. 19.1. til Manchester.  
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Antwerpen forv. 25.1. til København.  
 s.s. *Søborg*, ank. Vlaardingen 22.1.  
 s.s. *Sønderjylland*, Højmark, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.

**T**

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Swansea 16.1. til Kbhvn.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, ank. Chemainou 9.1.  
 s.s. *Tempo*, Meyer, afg. Aalborg 24.1.  
 s.s. *Thyra*, Petersen, afg. Aalborg 1.2. til Leith.  
 s.s. *Tiber*, Hull, afg. Kbhvn. forv. 23.1. til Dunkirk.  
 s.s. *Tjaldur*, afg. Pasajes forv. 25.1. til Esbjerg.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Kbhvn. forv. 31.1. til Antwerpen.  
 m.s. *Tongking*, Jørgensen, afg. Sydney 12.1. til Dakar.  
 s.s. *Tovetil*, Vilsmark, ank. Kbhvn. 14.1.  
 s.s. *Trio Svane*, ank. Libau 22.1.  
 s.s. *Trondhjem*, Thomsen, Stettin-Kbhvn.-Vesnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Lissabon 25.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Tyr*, afg. Esbjerg forv. 27.1. til Pasajes.

**U**

s.s. *Uffe*, Hav, afg. Kbhvn. forv. 27.1. til Antwerpen.  
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Oslo 12.1. til New York.  
 s.s. *Uranienborg*, pass. Fernando Noronha 22.1.

**V**

s.s. *Vendia*, Lund, ank. Køge 22.1.  
 s.s. *Vibeke Mærsk*, ank. Galway 11.1.  
 s.s. *Viborg*, ank. Castellon 19.1.  
 m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, afg. Nauru 22.1.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Kiilsgaard, ank. Kbhvn. 25.1.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Gyhrs, ank. Buenos Aires 20.1.

**W**

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Danzig 14.1.

**Y**

s.s. *Ydun*, Fjeldborg, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Jensen, Aalborg-Hamburg Ruten.

**Ø**

s.s. *Ørneborg*, ank. La Laja 21.1.

## POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

PR. 22. 1. 34

3/m Sk. *Albert*, Christoffersen, afg. Forvey 19.1.  
 3/m Sk. *Frem*, Christoffersen, afg. Oporto 22.1.  
 3/m Sk. *Galathea*, Nielsen, afg. Harbour Breton 21.1.  
 3/m Sk. *Mercur*, Rasmussen, afg. Kalmar 20.1.  
 3/m Sk. *Nordstjernen*, Kristensen, ank. Svaneke 22.1.  
 3/m Sk. *Elisabeth*, Grube, afg. Immingham 17.1.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement

Telefon 2070 · 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

samt paa alle Postkontorer





## DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

Telefon Nr. 6300, Omst. til samtlige Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.

## DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

### STEVEDORE

Telefoner: **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.:  
537 & 4055 Mamdresch

Aalborg

### SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

### DANSK MEKANISK DAMPKEDELRENSNINGS- OG ISOLATIONSFORRETNING

Nyhavn 57, Kbhvn. Tlf. 5241

Udfører alt i Kedelrensning og Isolation.

Specialitet: Lüneburger Magnesia 85 %

### AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

Kgl. Dansk Konsulat for Scotland.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

### A/B. BRUHN Co. O/Y

(tidl. J. BRUHN, Etabl. 1879)

Skibsmæglere og Befragtnings Agenter

Medlemmer af  
The Finnish Shipbrokers Association, The Baltic & International  
Maritime Conference og Nordisk Skibsrederforening

KOTKA (Finland)

Tel.-Adr.: BRUHNCO, KOTKA

### CADENIUS & GRAHN A/B

SKIBSMÆGLERE

DAMPSKIBS- & BEFRAGTNINGS AGENTER

KUL-IMPORTØRER

Etabl. 1881

KOTKA - Finland

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka«

### VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM  
ANTWERP

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

Grundlagt 1874

### Th. Höeg \* Hamburg

Bundfarver for Jern- og Stålskibe

Rød og Graa Indenbordsfarve Kobberstof for Træske  
Patent Mørje Graa Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.  
Telefon: Central 13778.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

50. Aargang.

København 24. Januar 1934.

Nr. 4.

---

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S. og E.-Kyst.*  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkolte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

---

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters 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, og de der angaar Fyr, er angivet fra Søen.**

---

Med dette Nummer følger:  
Indholdsfortegnelse over Efterretninger for Søfarende 1933.

## I. Østersøen.

168. (P). Sverige S.-Kyst. Løbet til Karlshamn. Sømærke udlægges.  
(U. f. s. Nr. 45/2894. Stockholm 1933.)  
Ved Foraarsudlægningen 1934 udlægges en Stage med Kost paa c.  $56^{\circ} 08',_{3}$  N.  $14^{\circ} 53',_{3}$  E., ved Løbets E.-Side, SSW. for *Enskär*.
169. (P). Sverige S.-Kyst. Torhamnsfjärden. Sømærke udlægges.  
(U. f. s. Nr. 45/2893. Stockholm 1933.)  
Ved Foraarsudlægningen 1934 udlægges en Stage paa c.  $56^{\circ} 05',_{3}$  N.  $15^{\circ} 49',_{2}$  E., SW. for *Torhamn* Fyr, ved SE.-Siden af en  $1,7$  m Grund.
170. (P). Sverige S.-Kyst. Løbet ved Långören. Sømærke udlægges.  
(U. f. s. Nr. 45/2892. Stockholm 1933.)  
Ved Foraarsudlægningen 1934 udlægges en Stage med Kost paa c.  $56^{\circ} 04',_{0}$  N.  $15^{\circ} 49',_{5}$  E., tæt ved en derliggende Stage.
171. (P). Sverige. Gotland E.-Kyst. Östergarn Holme. Afmærkning forandres.  
(U. f. s. Nr. 45 2891. Stockholm 1933.)  
Ved Foraarsudlægningen 1934 sker følgende Forandringer i Afmærkningen af Grunden *Briterne*:  
1. Fløjtetønden paa c.  $57^{\circ} 27',_{8}$  N.  $19^{\circ} 02',_{8}$  E. inddrages og erstattes med en sort Stage med hvidt Bælte og 3 Balloner.  
2. Den sorte Stage med 1 Ballon paa c.  $57^{\circ} 27',_{9}$  N.  $19^{\circ} 02',_{0}$  E., paa NW.-Siden af Grunden, ombyttes med en sort Stage.  
(Kort Nr. 268 og 269)
172. (P). Sverige. Gotland N.-Kyst. Fårösund N.-Gatt. Sømærke udlægges.  
(U. f. s. Nr. 45/2889. Stockholm 1933.)  
Ved Foraarsudlægningen 1934 udlægges en Stage paa c.  $57^{\circ} 55'$  N.  $19^{\circ} 02'$  E., ved E.-Siden af en  $4,_{8}$  m Grund.  
(Kort Nr. 268.)

**173. Sverige. Kalmarsund. Kalmar. Ny Fyrbelysning. Advarsel.**

(U. f. s. Nr. 52/3390. Stockholm 1933.)

I den Tid da Lystønderne ved *Kalmarsunds djupränna* er inddraget, samt i Tilfælde, hvor det maa anses for ønskeligt for Skibsfarten, tændes nedennævnte nye Hjælpelyr til Vejledning for Trafiken S. fra:

1. Paa den SE.-lige Del af *Kalmar Varvs* Bølgebryder paa c.  $56^{\circ} 40'_{,2}$  N.  $16^{\circ} 22'_{,8}$  E., *Kalmar Varv Fyr*, der viser hvidt og grønt, fast Lys. Flammens Højde: c. 6 m. Fyrstolpe. Fyret lyser, som følger:

a. Hvidt i Pejll. fra c.  $39^{\circ}$  til c.  $325^{\circ}$ . b. Grønt i Pejll. fra c.  $325^{\circ}$  til c.  $344^{\circ}$ .

2. Paa *Kalmar* nye Havns SE.-lige Pier (d. s. k. *Tjärhovet*), 2 Ledelyr. Paa c.  $56^{\circ} 39'_{,74}$  N.  $16^{\circ} 22'_{,60}$  E., *Tjärhovet norra*, der viser grønt, fast Lys hele Horisonten rundt. Flammens Højde: c. 8 m. Fyrstolpe. Paa c.  $56^{\circ} 39'_{,71}$  N.  $16^{\circ} 22'_{,60}$  E., *Tjärhovet södra*, der viser hvidt og grønt, fast Lys, som følger:

a. Hvidt i Pejll. fra c.  $2^{\circ}$  til c.  $269^{\circ}$ . c. Hvidt i Pejll. fra c.  $285^{\circ}$  til c.  $344^{\circ}$ .

b. Grønt i — - c.  $269^{\circ}$  - c.  $285^{\circ}$ . d. Grønt i — - c.  $344^{\circ}$  - c.  $2^{\circ}$ .

Flammens Højde: c. 6 m. Fyrstolpe. Afstanden mellem Fyrene er c. 55 m.

De to Ledelyr, der er overet i Pejlling c.  $0^{\circ}$ , leder fri mellem Landgrundene E. for *Grimskär* og *Skansgrundet*.

3. Paa den SW.-lige Del af *Grimskär* paa c.  $56^{\circ} 39'_{,21}$  N.  $16^{\circ} 22'_{,35}$  E., *Grimskärs sydvästra lykta*, der viser grønt, fast Lys i Pejll. fra c.  $175^{\circ}$  til c.  $288^{\circ}$ . Flammens Højde: c. 15 m. Fyrstolpe. *Grimskärs sydvästra lykta* og *Grimskärs lykta*, hvis Afstand fra hinanden er c. 55 m, leder overet i Pejlling c.  $231^{\circ}$  fri mellem Grunden *Grytan* og *Prästör*.

A d v. Søfarendes Opmærksomhed henledes paa, at Farvandsdybden i det af de nye Fyr berørte Farvande er  $5_{,2}$  m ved Middelvandstand, samt at en nogenlunde sikker Besejling af nævnte Farvande kun er mulig under gunstige Vejrforhold og Strømforhold for stedkendte Folk.

**174. (P). Sverige. Skäggenäs. Sømærke inddrages.**

(U. f. s. Nr. 45/2888. Stockholm 1933.)

Ved Foraarsudlægningen 1934 inddrages Stagen paa c.  $56^{\circ} 45'_{,10}$  N.  $16^{\circ} 25'_{,78}$  E., ved Løbet til *S. Dragsviken*.

**175. (P). Sverige. Løbet til Pataholm. Sømærker inddrages.**

(U. f. s. Nr. 45/2887. Stockholm 1933.)

Ved Foraarsudlægningen 1934 inddrages følgende Sømærker:

1. Stagen med Kost paa c.  $56^{\circ} 54'_{,00}$  N.  $16^{\circ} 32'_{,35}$  E., E. for *Enskärsbådan*.

2. Stagen paa c.  $56^{\circ} 53'_{,40}$  N.  $16^{\circ} 32'_{,05}$  E., N. for *Bådan*.

**176. (P). Sverige. Løbet til Timmernabben. Sømærke inddrages.**

(U. f. s. Nr. 45/2886. Stockholm 1933.)

Ved Foraarsudlægningen 1934 inddrages Stagen paa c.  $56^{\circ} 58'_{,12}$  N.  $16^{\circ} 27'_{,50}$  E., ved den inderste Del af Løbet til *Timmernabben*.

**177. (P). Sverige. Ud for Timmernabben. Sandgrundet. Sømærke inddrages.**

(U. f. s. Nr. 45/2885. Stockholm 1933.)

Ved Foraarsudlægningen 1934 inddrages Stagen paa c.  $56^{\circ} 56'_{,8}$  N.  $16^{\circ} 34'_{,2}$  E., E. for *Sandgrundet*.

**178. (P). Sverige. Mönsterås og Timmernabben. Oknö—Väderö. Sømærker inddrages.**

(U. f. s. Nr. 45/2884. Stockholm 1933.)

Ved Foraarsudlægningen 1934 inddrages følgende Sømærker ved det indre Løb mellem *Oknö* og *Väderö*:

1. Stagerne paa henholdsvis c.  $57^{\circ} 00'_{,05}$  N.  $16^{\circ} 33'_{,10}$  E. og c.  $56^{\circ} 58'_{,05}$  N.  $16^{\circ} 32'_{,60}$  E.

2. Stagerne med Kost paa henholdsvis c.  $56^{\circ} 59'_{,90}$  N.  $16^{\circ} 33'_{,00}$  E., c.  $56^{\circ} 59'_{,80}$  N.  $16^{\circ} 32'_{,90}$  E. og c.  $56^{\circ} 58'_{,00}$  N.  $16^{\circ} 32'_{,68}$  E.

179. (P). Sverige. Norra Kalmarsund. E.-lige Løb til Vällö. Afmærkning forandres.  
(U. f. s. Nr. 45/2883. Stockholm 1933.)  
Ved Foraarsudlægningen 1934 sker følgende Forandringer i Afmærkningen:  
1. Stagen med Kost paa c.  $57^{\circ} 05'_{,3}$  N.  $16^{\circ} 36'_{,3}$  E. flyttes til c.  $57^{\circ} 05'_{,30}$  N.  $16^{\circ} 35'_{,85}$  E., ved en  $5_{,1}$  m Grund (Middelvandstand).  
2. En Stage med Kost udlægges paa c.  $57^{\circ} 05'_{,70}$  N.  $16^{\circ} 34'_{,90}$  E., ved en  $4_{,4}$  m Grund (Middelvandstand).  
3. En Stage med Kost udlægges paa c.  $57^{\circ} 05'_{,85}$  N.  $16^{\circ} 34'_{,55}$  E., ved en  $5_{,3}$  m Grund (Middelvandstand).
180. (P). Sverige. S.-lige Løb til Påskallavik. Gräsgrund—Flisskär. Sømærker inddrages.  
(U. f. s. Nr. 45/2882. Stockholm 1933.)  
Ved Foraarsudlægningen 1934 inddrages nedennævnte Sømærker ved W.-Grenen af det S.-lige Løb til Påskallavik mellem Gräsgrund og Flisskär:  
1. Stagerne med Kost paa henholdsvis c.  $57^{\circ} 09'_{,48}$  N.  $16^{\circ} 29'_{,67}$  E., c.  $57^{\circ} 09'_{,29}$  N.  $16^{\circ} 29'_{,74}$  E. og c.  $57^{\circ} 08'_{,95}$  N.  $16^{\circ} 30'_{,27}$  E.  
2. Stagerne paa henholdsvis c.  $57^{\circ} 09'_{,40}$  N.  $16^{\circ} 29'_{,65}$  E. c.  $57^{\circ} 09'_{,10}$  N.  $16^{\circ} 29'_{,99}$  E. og c.  $57^{\circ} 08'_{,95}$  N.  $16^{\circ} 30'_{,20}$  E.
181. (P). Sverige. Ud for Kråkelund. Gåssten NE. Marsbåden. Afmærkning forandres.  
(U. f. s. Nr. 45/2881. Stockholm 1933.)  
Ved Foraarsudlægningen 1934 sker følgende Forandringer i Afmærkningen:  
1. Stagen paa c.  $57^{\circ} 28'_{,2}$  N.  $16^{\circ} 47'_{,4}$  E., NE. for Gåssten, inddrages.  
1. En rød Stage med 2 opadvendte Koste over 1 Ballon udlægges paa c.  $57^{\circ} 27'_{,10}$  N.  $16^{\circ} 45'_{,25}$  E., ved Marsbåden Brænding.
182. (P). Sverige. Indenskærsløbet ved Eknö. Sømærke inddrages.  
(U. f. s. Nr. 45/2880. Stockholm 1933.)  
Ved Foraarsudlægningen 1934 inddrages Stagen med Kost paa c.  $57^{\circ} 35'_{,80}$  N.  $16^{\circ} 44'_{,15}$  E.
183. (P). Sverige. Indenskærsløbet ved Kvädö. Afmærkning forandres.  
(U. f. s. Nr. 45/2879. Stockholm 1933.)  
Ved Foraarsudlægningen 1934 ombyttes Stagen paa c.  $58^{\circ} 03'_{,90}$  N.  $16^{\circ} 49'_{,75}$  E. med en sort Pyramidestage.
184. Sverige. Arkö—Häradsjär. Lystønde inddraget for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 3/166. Stockholm 1934.)  
Lystønden Södra Espskärsgrundet paa c.  $58^{\circ} 14'$  N.  $16^{\circ} 54'$  E. er inddraget for Vinterperioden.
185. (P). Sverige. Bråviken. Svintaskär—Skallen. Sømærker inddrages.  
(U. f. s. Nr. 45/2878. Stockholm 1933.)  
Ved Foraarsudlægningen 1934 inddrages nedennævnte Sømærker ved S.-Grenen af Løbet til Norrköping mellem Svintaskär og Skallen i den indre Del af Bråviken:  
1. Stagerne med Kost paa henholdsvis c.  $58^{\circ} 38'_{,65}$  N.  $16^{\circ} 29'_{,00}$  E., c.  $58^{\circ} 38'_{,73}$  N.  $16^{\circ} 27'_{,88}$  E. og c.  $58^{\circ} 38'_{,78}$  N.  $16^{\circ} 26'_{,80}$  E.  
2. Stagerne paa henholdsvis c.  $58^{\circ} 38'_{,61}$  N.  $16^{\circ} 27'_{,10}$  E. og c.  $58^{\circ} 38'_{,60}$  N.  $16^{\circ} 26'_{,68}$  E.
186. (P). Sverige. Løbet Oxelösund—Norrköping ved Femörehuvud. Afmærkning forandres.  
(U. f. s. Nr. 45/2877. Stockholm 1933.)  
Ved Foraarsudlægningen 1934 sker følgende Forandringer i Afmærkningen:  
1. En Stage med Kost udlægges paa c.  $58^{\circ} 38'_{,72}$  N.  $17^{\circ} 06'_{,30}$  E., SE. for en 3 m Grund.  
2. Stagen paa c.  $58^{\circ} 38'_{,25}$  N.  $17^{\circ} 05'_{,65}$  E., ved Rödskärsgrundet, ombyttes med en Stage med Kost.

187. (P). Sverige. Stockholm Skærgaard. Landsort—Södertälje. N. Kalkgrund. Sømærke inddrages.  
(U. f. s. Nr. 45/2876. Stockholm 1933.)  
Ved Foraarsudlægningen 1934 inddrages Stagen med Kost paa c.  $59^{\circ} 00',_{55}$  N.  $17^{\circ} 43',_{45}$  E., ved N. *Kalkgrund*.
188. (P). Sverige. Stockholm Skærgaard. Nämöfjärden. Husaröknall. Afmærkning forandres.  
(U. f. s. Nr. 45/2875. Stockholm 1933.)  
Ved Foraarsudlægningen 1934 inddrages det røde, faste Sømærke paa Grunden *Husaröknall*, og som Erstatning udlægges en Stage med Kost over 1 Ballon paa c.  $59^{\circ} 11',_{20}$  N.  $18^{\circ} 33',_{70}$  E., tæt NW. for Grunden.
189. (P). Sverige. Stockholm Skærgaard. W.-lige Løb. Dalerö—Saltsjöbaden. Sømærker inddrages.  
(U. f. s. Nr. 43/2874. Stockholm 1933.)  
Ved Foraarsudlægningen 1934 inddrages nedennævnte Sømærker:  
1. Stagen med Kost paa c.  $59^{\circ} 14',_{37}$  N.  $18^{\circ} 21',_{20}$  E.  
2. Stagen paa c.  $59^{\circ} 15',_{26}$  N.  $18^{\circ} 20',_{50}$  E.
190. (P). Sverige. Stockholm Skærgaard. Løbet over Askrikefjärden. Sømærke inddrages.  
(U. f. s. Nr. 45/2873. Stockholm 1933.)  
Ved Foraarsudlægningen 1934 inddrages Stagen med Kost paa c.  $59^{\circ} 23',_{27}$  N.  $18^{\circ} 12',_{40}$  E.
191. (P). Sverige. Stockholm Skærgaard. Sandhamnsleden. Sandön N. og Vindö N. Sømærker inddrages.  
(U. f. s. Nr. 45/2872. Stockholm 1933.)  
Ved Foraarsudlægningen 1934 inddrages Stagerne med Kost paa henholdsvis c.  $59^{\circ} 17',_{69}$  N.  $18^{\circ} 54',_{21}$  E. og c.  $59^{\circ} 22',_{80}$  N.  $18^{\circ} 40',_{90}$  E.
192. (P). Sverige. Stockholm Skærgaard. Indløbet ved Sandhamn. Almagrundet Fyrskib flyttes.  
(U. f. s. Nr. 45/2871. Stockholm 1933.)  
I Løbet af April 1934 vil Fyrskibet *Almagrundet* paa c.  $59^{\circ} 08',_{97}$  N.  $19^{\circ} 08',_{10}$  E. blive flyttet til c.  $59^{\circ} 09',_{40}$  N.  $19^{\circ} 08',_{60}$  E.  
(Kort Nr. 268.)
193. Sverige. Öregrund Skærgaard. Bellonagrundet Lystønde inddraget for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 3/166. Stockholm 1934.)  
Lystønden *Bellonagrundet* paa c.  $60^{\circ} 22'$  N.  $18^{\circ} 24'$  E. er inddraget for Vinterperioden.
194. Sverige. Bottniske Bugt. Lilljungfrun Klokketønde inddraget for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 3/166. Stockholm 1934.)  
Klokketønden *Lilljungfrun* paa c.  $61^{\circ} 15'$  N.  $17^{\circ} 21'$  E. er inddraget for Vinterperioden.
195. Sverige. Bottniske Bugt. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 3/166. Stockholm 1934.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Ratan norra* c.  $64^{\circ} 00'$  N.  $20^{\circ} 54'$  E. *Bjuröklubb*. *Rönnskär*. *Malören*.
196. Sverige. Bottniske Bugt. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 3/111. Stockholm 1934.)  
Alle svenske Fyr N. for Breddeparallellellens gennem *Bjuröklubb* Fyr er slukket for Vinterperioden.  
*Bjuröklubb* Fyr: c.  $64^{\circ} 29'$  N.  $21^{\circ} 35'$  E.

197. **Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Vasa. Fyr slukket for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 1/14. Helsingfors 1934.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Dersiskärsgrund c. 63° 04' N. 20° 49' E. Rönnskärsbådan. Djupskär. Lilla Svartbådan. Lillsand. Medelbådan. Veckargrund. Norrgrynnan övre og nedre. Fågelskär. Storhästen. Nagelprick. Edvard. Nikolai. Emilia. Kasten. Vasa övre og nedre. Brobänken. Eklund. Östman. Tummelsö övre og nedre.*
198. **Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Kaskö. Fyr slukket for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 1/13. Helsingfors 1934.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Tärngrund c. 62° 21' N. 21° 14' E. Brandskogsudden. Kaskö övre. Kaskö nedre.*
199. **Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Uusikaupunki. Stånggrund Fyr slukket for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 1/40. Helsingfors 1934.)  
*Stånggrund Fyr paa c. 60° 43' N. 21° 02' E. er slukket for Vinterperioden.*
200. **Finland. Skärgårdshavet. Åland Skærgeard. Lemströms Kanal. Fyr slukket for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 1/41. Helsingfors 1934.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Lemströms övre c. 60° 06' N. 20° 01' E. Lemströms nedre.*
201. **Finland. Skärgårdshavet. Åland. Kolskär Fyr slukket for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 1/42. Helsingfors 1934.)  
*Kolskär Fyr paa c. 60° 15' N. 20° 53' E. er slukket for Vinterperioden.*
202. **Finland. Skärgårdshavet. Fyr slukket for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 1/20 og 1/21. Helsingfors 1934.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Lypertö lotsstuga c. 60° 36' N. 21° 14' E. Kasskär. Friisilä. Saviletto. Bockholm. Aukkoluoto. Ruotsalainen. Ämmänletto. Kettumaa. Palva.*
203. **Finland. Finske Bugt. Lovisa. Fyr slukket for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 1/9. Helsingfors 1934.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Hudö övre c. 60° 21' N. 26° 16' E. Hudö nedre. Myrörn. Fanstnäs. Monäs övre. Monäs nedre. Valkom hamnfyr.*
204. **Finland. Finske Bugt. Lodsudkigsstationer lukket for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 1/10. Helsingfors 1934.)  
Nedennævnte Lodsudkigsstationer er lukket for Vinterperioden:  
*Hamina (Fredrikshamn). Lovisa. Viipuri (Viborg). Uuras. Virtaniemi. Verkoniemi. Kuorsalo. Stora Fiskaren.*
205. **Finland. Finske Bugt. Hamina. Fyr slukket for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 1/7. Helsingfors 1934.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Hajaskari c. 60° 30' N. 27° 08' E. Hilloniemi. Nurmilahti. Kakarkari. Vuohisaari övre og nedre.*
206. **Finland. Finske Bugt. Kuorsalo Fyr slukket for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 1/8. Helsingfors 1934.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Mustamaa övre c. 60° 27' N. 27° 32' E. Mustamaa nedre. Pisisaari.*
207. **Finland. Finske Bugt. Pitkäpaasi. Fyr slukket for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 1/5. Helsingfors 1934.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Lilla Fiskaren c. 60° 29' N. 28° 06' E. Rödholm. Hemminginletto. Pukkio. Halli. Vulkko. Santio. Parrio. Oritsaari.*

- 208. Finland. Finske Bugt. Uuras. Fyr slukket for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 1/4. Helsingfors 1934.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Itäpuolu* c. 60° 38' N. 28° 35' E. *Ravansaari* övre og nedre. *Humallahti* övre og nedre. *Pinkeli*. *Uraanportti* norra og södra. *Tuppuransaari*. *Kuninkaansaari*.
- 209. Finland. Finske Bugt. Viipuri. Fyr slukket for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 1/3. Helsingfors 1934.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Turunsilta* c. 60° 43' N. 28° 44' E. *Viipuri* (*Viborgs*) övre og nedre. *Ämmänpaalu*. *Kuposenkivi*. *Kuposensaari*. *Pikarluoto* *Leppäluoto*. *Sekundankivi*. *Kilpisaari* övre og nedre.
- 210. Finland. Finske Bugt. Koivisto. Fyr slukket for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 1/8. Helsingfors 1934.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Virtamemi* c. 60° 21' N. 28° 37' E. *Kuninkaanniemi* övre og nedre. *Alvatinniemi*. *Ruonti*. *Verkkoluoto*. *Särkkäluoto*.
- 211. Finland. Finske Bugt. Orrengrund og Tiiskeri (Digsjär) Fyr. Advarsel.**  
(U. f. s. Nr. 1/11. Helsingfors 1934.)  
Søfarende advares imod at forveksle Fyret *Orrengrund* paa c. 60° 16' N. 26° 26' E., som viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>., Blink 0,5<sup>s</sup>., Mørke 4,5<sup>s</sup>., med *Tiiskeri* (*Digsjär*) Fyr paa c. 60° 10' N. 26° 15' E., der viser hvidt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 8<sup>s</sup>., Blink 0,4<sup>s</sup>., Mørke 1,2<sup>s</sup>., Blink 0,4<sup>s</sup>., Mørke 6<sup>s</sup>.  
Denne Efterretning er en Gentagelse af E. f. S. Nr. 39/2276 1933.
- 212. Letland. Riga Bugt. Salacgriva Fyr slukket for Vinteren.**  
(N. t. M. Nr. 1/2. Riga 1934.)  
*Salacgriva* Fyr paa c. 57° 45' N. 24° 21' E. er slukket for Vinterperioden.
- 213. Letland. Riga Bugt. Kurmraga Fyr slukket for Vinteren.**  
(N. t. M. Nr. 1/2. Riga 1934.)  
*Kurmraga* Fyr paa c. 57° 33' N. 24° 22' E. er slukket for Vinterperioden.
- 214. Letland W.-Kyst. Lystønder inddraget for Vinteren.**  
(N. t. M. Nr. 1/3. Riga 1934.)  
Nedennævnte Tønder er inddraget for Vinterperioden:  
*Lystønden Steinort* (*Akmenrags*) c. 56° 52' N. 21° 00' E. Lys- og Fløjtetønden *Libau* (*Liepaja*) c. 56° 31' N. 20° 51' E. Lys- og Klokketønden *Bernaten* (*Bernati*) c. 56° 23' N. 20° 53' E.

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

- 215. Danmark. Smaalandsfarvandet. Oplysning om Vrag.**
- Faro* E. Vraget, der ligger sunket i 2,3 à 2,5 m Vand paa 54° 56' (48") N. 12° 00' (25") E., er bortsprængt. Over Vragresterne, der efter Sprængningen ligger spredt paa Havbunden i smaa Stykker, er maalt en mindste Dybde af 1,8 m. Vragvageren er inddraget.
  - Bogo* N. *Stennakke*. Vraget, der ligger sunket i 1,8 m Vand paa 54° 56' (24") N. 12° 02' (09") E., paa Kanten af Landgrunden c. 400 m NE. for *Skaaningebro*, er bortsprængt. Over Vragresterne, der efter Sprængningen ligger spredt paa Havbunden i smaa Stykker, er maalt en mindste Dybde af 1,3 m.
  - Bogo* E. *Stenkilde*. Vraget af en gammel Jagt, der ligger sunket i 1,3 m Vand paa 54° 56' (07") N. 12° 04' (42") E., c. 100 m fra Land ud for *Stenkildebro*, er bortsprængt. Efter Sprængningen ligger Vragresterne paa Havbunden i mindre Stykker tæt ved Landgrunden og maa anses for ufarlige. De lokale Fiskere, som er særlig interesseret i Vragets Uskadelighedsgørelse, vil lejlighedsvis indbjerge Vragresterne. Vragvageren er inddraget.  
(Kort Nr. 301.)

**216. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Storstrømmen. Bro under Bygning.**

1. Til Brug ved Bygningen af *Storstrømsbroen* er udlagt 2 Rækker sorte Bøjer i den projekterede *Storstrømsbro* Linie mellem *Masnede* og *Falster*.

2. En Borepram (Uddybningsmaskine) er i Virksomhed i den projekterede *Storstrømsbro* Linie mellem *Masnede* og *Falster*. Boreprammen er forstøjet til 4 Ankre med lange Fortøjninger; den afgiver og viser Signaler som en Uddybningsmaskine og skal passeres som en saadan efter de Regler, der er angivet i § 5 i „Særlige Regler for Sejlads i indre, dansk Farvand“ af 29. Juli 1927.

3. For Tiden arbejdes paa Pillerne Nr. 21, hvis Plads er i den N.-lige Halvdel af *Bogø* Fyrs hvide Lysvinkel paa  $54^{\circ} 58' (05'')$  N.  $11^{\circ} 53' (27'')$  E., c. 1200 m fra *Masnede* SE.-Kyst, Nr. 12 og Nr. 13 c. 500 m N. for Pille Nr. 21, samt Pille Nr. 50 i Nærheden af *Falsters* Kyst.

Ved hver Ende af de enkelte Piller vil der blive rammet en Duc d'Albe, saaledes at Afstanden imellem disse vil være c. 50 m. Fra hver af disse Duc d'Alber vil der om Natten blive vist et hvidt Lys.

(E. f. S. Nr. 27/1688, 30/1820, 36/2137 og 42/2408 1933. Kort Nr. 301.)

**217. Danmark. Store-Bælt. Halsskov Rev Fyrskib genudlægges.**

Den 25. Januar d. A. eller snarest derefter vil *Halsskov Rev* Fyrskib blive genudlagt paa Station paa c.  $55^{\circ} 20'$  N.  $11^{\circ} 03'$  E. og Reservefyrskibet inddraget. — Fyr- og Taagesirenekarakter er uforandret.

(E. f. S. Nr. 37/2224 1933.)

(Se Tillæg.)

**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****218. Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. 5,2 m Renden N. for Kronprins Frederiks Bro. Afmærkning forandret. Isbrydere og Baake opført.**

1. Paa Rendens E.-Side er paa  $55^{\circ} 50' (42'')$  N.  $12^{\circ} 02' (42'')$  E. udlagt en hvid Stage med Halmvisk.

2. Imellem den i (1) nævnte Stage og den S.-ligste røde og hvide Stage, der i Kortet angiver Afslutningen paa Afmærkningen af 5,2 m Renden, er overfor hinanden opført 2 Isbrydere, en paa Rendens E.-Side paa  $55^{\circ} 50' (48'')$  N.  $12^{\circ} 02' (40'')$  E. og en paa Rendens W.-Side paa  $55^{\circ} 50' (47'')$  N.  $12^{\circ} 02' (33'')$  E.

3. En Baake med Trekant med Spidsen opad er opført paa  $55^{\circ} 51' (04'')$  N.  $12^{\circ} 02' (43'')$  E., paa Landgrunden E. for Renden.

(Kort Nr. 267. Danske Lods, Side 204. Søm.-Fort. Side 69, Nr. 4 og 4 A.)

**IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.****219. (P). Danmark. Ringkøbing Fjord. Hvide Sande Kanal. Fyr forandres.**

(Omkring den 1. Februar d. A. forandres nedennævnte Fyr, som følger:

1. Det røde og grønne Blinkfyr paa Yderenden af N.-lige Mole forandres til at vise rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver  $3^s$ , Lys  $1\frac{1}{2}^s$ , Mørke  $1\frac{1}{2}^s$ .

2. Det grønne og røde Blinkfyr paa Yderenden af S.-lige Mole forandres til at vise grønt og rødt Lys med En-Formørkelser hver  $3^s$ , Lys  $1\frac{1}{2}^s$ , Mørke  $1\frac{1}{2}^s$ .

Iøvrigt uforandret.

*Hvide Sande* Kanal W.-Ende: c.  $56^{\circ} 00'$  N.  $8^{\circ} 07'_{,2}$  E.

(E. f. S. Nr. 44/2368 1931. Kort Nr. 255 og 264. Danske Lods, Side 108. Havnelods, Side 87. Fyr-Fort. Nr. 45 A og 45 B.)

**220. Holland. Drivende Vrag.**

(B. a. Z. Nr. 12/127. 's-Gravenhage 1934.)

Den 15. Januar 1934. Et drivende Vrag rapporteres observeret paa c.  $53^{\circ} 43'$  N.  $4^{\circ} 32'$  E.



## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

## 221. (T). Island S.-Kyst. Dyrhólaey Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.

(Telegram fra Fyrdirektøren. Reykjavik 1934.)

Dyrhólaey Radiofyr paa  $63^{\circ} 24' 05''$  N.  $19^{\circ} 08' 04''$  W. er for Tiden ude af Virksomhed.

## 222. Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Radiofyr oprettet.

(A. f. s. Nr. 1/2 samt Telegram fra Fyrdirektøren. Reykjavik 1934.)

Paa *Vestmannaeyjar* er paa  $63^{\circ} 26' 20''$  N.  $20^{\circ} 16' 10''$  W. oprettet et Radiofyr, der er traadt i Virksomhed. Paa de Tider af Dagen, hvor Radiotelegrafstationen er aaben, kan man kalde den — Kaldesignal: TFV — og derfra faa Pejlsignaler. Paa de Tider, hvor Stationen er lukket, om Hverdage fra Kl. 2100 til Kl. 0800, Helligdage fra Kl. 2000 til Kl. 1000, vil Stationen sende Pejlsignaler de sidste 10 Minutter af hver Time. Bølgelængde: 641 m. Radiosignalet er:

Bogstavet V, 3 Gange .....	12 s.
Pause .....	2 s.
19 Streger à 2 <sup>s</sup> . med 1/4 <sup>s</sup> . Mellemrum .....	42 1/2 s.
Pause .....	3 1/2 s.
Signalets Varighed .....	1 m.

Signalet gentages 10 Gange i Træk.

(Islandske Lods, Side 190. Fyr-Fort. Nr. 759.)

## 223. Island S.-Kyst. Selvogur Fyr. Lysevne forøget.

(A. f. s. Nr. 1/1. Reykjavik 1934.)

*Selvogur* Fyrs Lysevne er forøget til 18 Sm. Fyrets Synsvidde er uforandret.c.  $63^{\circ} 49',3$  N.  $21^{\circ} 39',3$  W.

(Fyr-Fort. Nr. 765.)

## IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

## 224. Forindien W.-Kyst. Karwar Anduvning. Oyster Rocks. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 90. London 1934.)

*Oyster Rocks* Fyr paa c.  $14^{\circ} 49'$  N.  $74^{\circ} 04'$  E. er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>. Synsvidde: 20 Sm.

(E. f. S. Nr. 51/2952 1933.)

## 225. Ceylon SW.-Kyst. Galle Havn. Afmærkning forandret.

(N. t. M. Nr. 94. London 1934.)

1. a. En sort og hvid, vandret sribet Kugletønde med Trekant er udlagt c. 0,6 Sm  $127^{\circ}$  fra *Point de Galle* Fyr.

b. Den sorte Kugletønde, der i Kortet er angivet at ligge c. 0,04 Sm SW. for (a), er inddraget.

2. En sort- og hvidtternet Stumptønde er udlagt c. 0,79 Sm  $130^{\circ}$  fra *Point de Galle* Fyr.*Point de Galle* Fyr: c.  $6^{\circ} 01'$  N.  $80^{\circ} 13'$  E.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

## 226. Danmark. Signaler for Lods.

§ 1. Den Skibsfører, der ved Signal vil kalde Lods om Bord, skal benytte nedenævnte Signaler — anvendt eller vist samtidigt eller enkeltvis.

Om Dagen:

1. Lodsflaget, der er Handelsflaget, omgivet med en hvid Kant af 1/5 af Flagets Højde, hejst paa Fortoppen.

2. Det internationale Signal G., der betyder: „Jeg ønsker Lods“, afgivet med Flag eller som Lydsignal.
3. Det internationale Signal PT, der betyder: „Jeg ønsker Lods“, afgivet med Flag eller som Blinksignal.

Saafrømt der til Afgivelse af de under 2 og 3 nævnte Signaler anvendes Flag, bør disse hejses paa Fortoppen.

Om Natten:

1. Blus (Blaalys) afbrændt hvert 15de Minut.
  2. Et klart, hvidt Lys, der vises hyppigt, eller med hvilket der blinkes hyppigt, netop over Lønningen i omtrent et Minut ad Gangen.
  3. Det internationale Signal G, afgivet som Lydsignal.
  4. Det internationale Signal PT, afgivet som Blinksignal.
- § 2. Lods-Signalerne maa kun afgives fra Skibe, naar disse ønsker Lods, og andre end de i § 1 nævnte Signaler maa ikke benyttes som Lods-Signaler\*).
- § 3. Denne Anordning træder i Kraft den 1. Februar 1934. Samtidig ophæves kgl. Anordning om Signaler for Lods af 18. December 1900.
- (Danske Lods, Side 56.)

#### 227. Danmark. Stormvarsler, Vejrmedlinger, Ismeldinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri i de danske Farvande udsendt pr. Radiotelefon.

E. f. S. Nr. 1/58 1934 annulleres og erstattes med:

Meldinger om Vind og Vejr ved *København, Skagen, Hanstholm, Blaavand og Hammeren* udsendes dagligt Kl. 0840, Kl. 1045, Kl. 1440 og Kl. 1940 (mellemeuropæisk Tid).

Stormvarsler og Meldinger om uroligt Vejr udsendes, saafremt Vejrforholdene kræver det, Kl. 0840, Kl. 1040 samt Kl. 1440, 1640, 1940 og 2140 (mellemeuropæisk Tid).

Ismeldinger fra Søfartsministeriet udsendes under Isforhold dagligt Kl. 1020, Kl. 1620 og eventuelt 2120 (mellemeuropæisk Tid).

Navigationsefterretninger fra Søkort-Arket udsendes Kl. 1020, Kl. 1620 og 2120 (mellemeuropæisk Tid), saafremt Forholdene kræver det i samme Omfang som nævnt i E. f. S. Nr. 1/57 1934.

Meddelelserne udsendes i klart Sprog over *Skamlebæk Radio* paa Bølgelængde 840 m.

Meldinger om Vind og Vejr ved et Antal *danske* og udenlandske Stationer, samt almindelig Vejrberetning og Udsigt, udsendes daglig Kl. 1100 og Kl. 1845 (Søn- og Helligdage dog Kl. 1130 og Kl. 1850 mellemeuropæisk Tid) over *København* Radiofonistation (255 m) og *Kabundborg* Radiofonistation (1261 m).

(Danske Lods, Side 68.)

#### 228. Island. Signaler for Lods.

(A. f. s. Nr. 1/3. Reykjavik 1934.)

I Følge international Overenskomst er Flagsignalet fra Skibe, der ønsker Lods, blevet forandret til Bogstav *G* (international Signalbog) i Stedet for Bogstav „*S*“. Tillige kan som tidligere bruges Flagsignal „*PT*“ eller Lodsflaget, der bestaar af Landets Flag med en hvid Kant om.

(Se Tillæg.)

#### Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korta eller  
Bogs Nr.

*England:*

- N 5043 Diagram showing the state of the Tides at Dover for every hour during the year 1934.
- R 5006 The World. — Time zone chart.
- R 795 Malacca Strait. — Cape Rachado to Singapore.

\*) Opmærksomheden henledes paa, at det internationale Signal SP (Send Baad efter Lods) kan benyttes, naar Lods skal sættes i Land.

## Tillæg.

### II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

#### 229. Danmark. Sundet. Hornbæk NNW. Oplysning om Vrag. Vragafmærkning inddraget.

Mindste Dybde over Vraget af Muddermaskinen, der ligger sunket i 27 m Vand paa  $56^{\circ} 08'$  ( $12''$ ) N.  $12^{\circ} 24'$  ( $54''$ ) E., c. 3 Sm NNW. for *Hornbæk*, er 23 m. Vragafmærkningen er inddraget.

(E. f. S. Nr. 52/2975 1933. Kort Nr. 312, 210, 278, 211 og 280.)

#### 230. Danmark. Sundet. Hollænderdybet. Ryggen E. Tønder inddraget.

De 3 sorte Tønder, der midlertidig var udlagt som Afmærkning for en midlertidig Losseplads E. for *Ryggen*, er inddraget. c.  $55^{\circ} 42'$  N.  $12^{\circ} 42'$  E.

(E. f. S. Nr. 50/2347 1933.)

### XI. Bekendtgørelser m. m.

#### 231. Danmark. Advarselssignal mod Beskadigelse af undersøiske Kabler forandret.

Det internationale Flagsignal *WV*, der tidligere hejstes paa forskellige Signalstationer, Fyrskibe og Fyr for at advare Skibe, der kommer i saadan Nærhed af Søkabler, at Beskadigelse af disse kan befrygtes, er forandret til Flagsignal *HZ*.

Signalet vises følgende Steder:

Signalstationerne *Hirtshals* og *Kronborg*, Fyrskibene *Graadyb*, *Læsø Rende*, *Lappegrund* og *Halsskov Rev*, Fyrene *Skagen*, *Hirsholm*, *Anholt*, *Hesselø*, *Røsnæs*, *Sprogø*, *Vejrø* og *Gedser*.

(Danske Lods, Side 43. Fyr-Fort. Side 23.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET  
**BURMEISTER & WAIN'S**  
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

---

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

4 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10-3000 H.K. PR. CYLINDER

**FRIED. KRUPP**  
GERMANIAWERFT  
AKTIENGESELLSCHAFT KIEL

SKIBSBYGNING  
FRAGT- & PASSAGERSKIBE AF  
ENHVER STØRRELSE OG TYPE

SPECIALITET:  
TANKSKIBE OG  
LUKSUSYACHTS

EGNE DOKANLÆG  
FOR REPARATIONER  
OG OMBYGNING

MASKINBYGNING  
DIESELMOTORER - DAMPKEDLER  
TRYKLEJER

REPRÆSENTANT FOR DANMARK:  
**INGENIØR ALLAN THIERRY**  
TOLDBODVEJ 28 TLF. C. 10036 KØBENHAVN K.

*- og saa en  
Carlsberg*

**"GAMLE"**  
eller  
**"HOF"**

AGENTURFIRMAET  
**KAY DYHR**

fører  
som før.

ØRESUNDSVEJ 140  
KØBENHAVN S.  
TLF. C. 8901-8392-8320

TELEGR.-ADR.: YARD

TELEFON 4101, STATSTLF. 9

# A/S AALBORG MASKIN- & SKIBSBYGGERI

TØRDOK 380'

AKTIESELSKABET

## HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 &amp; 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets»

Nybygning og Reparation af Dieselmotorer og Dampskibe. — Byggebeddinger for Skibe indtil 430 Fods Længde. Fabrikanten af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler. 2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

### RADIO-GAVER

### BREV-GAVER

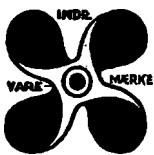
Enhver Gave-Ordre ekspederes samvittighedsfuldt og prompte

Forlang vore Tryksager hvis de ikke findes ombord

### GAVE-TELEGRAM A/s

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: GAVETELEGRAM · KØBENHAVN



BRUG  
**Holzapfel's**  
Bundfarver  
DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16 Telefon 5601 København K.

Telefon  
Helrup  
1619

## HERSKIND & WULFF

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

Salg af

Nutidens bedste elektriske Kedelrensnings- & Rustbankningsmaskiner  
Brug Kedelrensningsbriketten **RENZO**, er syrefri og renser ufejlbarlig. Benyt vore Specialolier: H. & W. Olie Nr. 1 til Indsmøring af Bundtanke, Kulkasser og Rendestene. — H. & W. Dæklak, hurtigtørrende til Paasmøring af Hoveddæk og Mellemdæk.

Telefon  
Kontor  
8712  
—  
Amaliegade  
41

# GIESCHE

HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

DANZIG

HOLZMARK 4

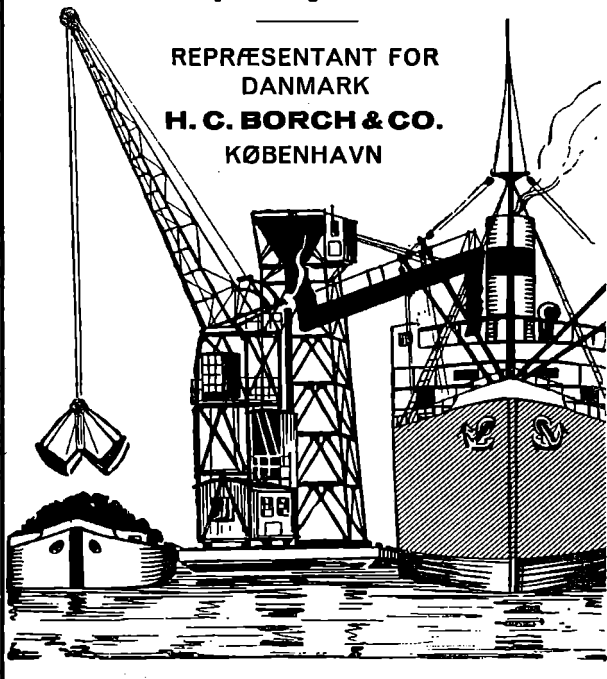
Tel.-Adr. GIESCHE

### Første Klasses Bunkerkul

fra egne Gruber:  
Cleophas og Giesche.

REPRÆSENTANT FOR  
DANMARK

H. C. BORCH & CO.  
KØBENHAVN



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

## "MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adr.: "Holmeild"  
Amaliegade 38

**KAAS & SØRENSEN**  
INDEHAVER

Skibsklarering  
Kommission

## G. E. OLSEN

Bunkerkul  
Kul, Koks, Brænde  
Briketter

**HELSINGØR**  
Havnegade og  
nordre Havnearm  
Telf. 39 og 1139 · Privat 575

Benyt min „Pratt“ Benzintank vis à vis Posthuset

DAMPSKIBSSELSKABERNE

## „PACIFIC“ & „NORDANIA“

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 & 4248 · Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

## Jørgen A. Rasmussen

33, Amaliegade

Telegrams JORGARAS  
COPENHAGEN K.

WORLD-WIDE SUPPLIES OF

Bunker Coals, Fuel & Diesel Oil, Stevedoring, Towage  
Docking & Shiprepairs, Insurance, Ships' Supplies

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 5

FREDAG 2. FEBRUAR 1934

41. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1934

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleums A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers  
Bjrnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegraf-selskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phønix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugser-selskaber

## FRA UGE TIL UGE

Af Axel Gerfalk.

### SORGER OG GLÆDER

Som en truende Sky paa den internationale Skibsfarts Horisont ligger den engelske Skibsfarts Krav om Subsidier og det engelske Parlaments principielle Akceptering af dette Krav. Der kan ikke være Tvivl om, at denne Skys Indflydelse paa Verdensskibsfarten er betydelig; meget faa, heller ikke Afskiberne, holder af at træffe Dispositioner paa langt Sigt i Øjeblikket — for selv om baade Regeringen og Chamber of Shipping begge har understreget, at den Støtte, der eventuelt opnaaedes, paa ingen Maade maa komme Afskiberne til Del, saa viser dog Historien, at det er Afskiberne der først og sidst skummer Fløden ved alle Regerings-Støtteaktioner af Skibsfarten. Denne Kendsgerning gør selvfølgelig Subsidier til Skibsfarten helt meningsløs.

Ingen ved, hvornaar Subsidie-Spørgsmaalet igen skal for i det engelske Parlament. Men et er givet, at det kommer for, og at ethvert nyt Argument i dets Favør vil blive bragt i Anvendelse. De engelske Parlamentarikere og den engelske Presse samler paa saadant Materiale, og det er derfor tilraadeligt, ikke alene for de store Subsidielande, men ogsaa for de smaa Lande, der endnu ikke har betraadt den brede Vej, der leder til Statsstøtte, at holde Tungen lige i Munden i denne Tid og ikke udæske eller bære Ved til Subsidiebaalet. Engelske Argusøjne hviler i Øjeblikket paa alle andre Landes Skibsfart og Skibsbygning, og ethvert letsindigt eller overilet Skridt kan blive skæbnsvangert for hele Verdens Skibsfart.

Paa Baggrund af den engelske Subsidie-Trusel har visse Mæglere og Agenter spekuleret i Redernes Nervøsitet og forsøgt at faa dem til at underskrive Kontrakter for næste Sæsons Træafskibninger fra Leninograd og Hvidehavshavnene. Det er særlig i Sverige, at de Herrer Spekulanter har opereret. Men Resultaterne har ikke været straalende, for den svenske Rederiforening slog øjeblikkelig Alarm og indkaldte til Møder. Et af disse blev sidste Uge afholdt i Helsingborg for Vestkystens Redere interesseret i denne *trade*. Mødets Resultat var udmærket, og man enedes om at holde sig disse Spekulanter fra Halsen og at advare andre inod dem og at søge Samarbejde ikke alene paa national, men ogsaa paa international Grund paa dette Omraade. Enhver Tendens til at pine Fragtraterne ned bør selvfølgelig vises kraftigt tilbage, og der er Anledning til at være Svenskerne taknemlige for deres smukke Indsats.

### DE HØJESUEZ AFGIFTER

I alle Skibsfartslande hersker der Misnøje med de høje, de altfor høje Suez Kanal Afgifter. Ganske vist er disse fra 1. April nedsat til 5.75 Guldfrancs, men denne Nedsættelse udvisker ikke den Kendsgerning, at med den reducerede Kronekurs betaler dansk Skibsfart i Dag flere Kroner i Afgift pr. Ton end for to Aar siden.

Det engelske Blad *Sunday Times*, der i en Aarrække skarpt har kritiseret Suez Kanal Taksterne og Administrationen af Kanalen, skriver i et af de sidste Num-

re, at Afgifterne burde have været nedsat til 5 Guldfrancs. Det er langtfra nok. Til Trods for en ødsel Administration og fantastiske Dividender og Henlægninger arbejder Kanalen med et stadig voksende Overskud. Dette er ganske meningsløst paa et Tidspunkt, hvor Skibsfarten, Kanalens eneste Kunde, lider af økonomisk Anæmi — Overskudet for 1933 var saa stort, at Kanal-Selskabets Administration simpelthen ikke turde møde med det uden Nedsættelse-Drikkeskillingen til Selskabets Kunde.

Der er en vis Stemning i flere Lande, ogsaa i England, for at tvinge disse meningsløse Afgifter ned til et Niveau, der svarer til Kanal-Selskabets Tjenesteydelse. Man er ganske klar over, at et saadant Fremstød maa være paa fælles Front. De Henvendelser, som enkelte Landes Regeringer har gjort overfor den franske Regering, har aldrig resulteret i noget; den franske Regering beklagede, at den ikke kunde blande sig i et privat Selskabs Affærer. Denne officielle Holdning er selvfølgelig fuldstændig korrekt, men den vil sikkert blive ændret, hvis samtlige Skibsfartslandes Regeringer henvendte sig om at faa disse Kanal-Afgifter bragt ned til en rimelig Højde.

Spørgsmaalet om lavere Suez Kanal Afgifter er iøvrigt noget mere end et Skibsfartsspørgsmaal. Jo højere Afgifter, desto mindre Chancer for den europæiske Industri paa Østens Markeder. De meget lavere Panama-Kanal Afgifter giver den amerikanske Industri langt gunstigere Chancer i Østen end den europæiske.

#### DANMARK — NUMMER SYV

Nitten Hundrede Treogtredive var et ringe Aar for Skibsbygningen, kvantitativt set, og i saa Henseende danner Danmark ingen Undtagelse. Selv om vi er mellem de syv første Skibsbygnings-Lande i Verden, androg den samlede danske Skibsbygnings-Produktion i 1933 kun 34,016 Tons ifølge Lloyd's Register's Aarsoversigt.

England byggede og afleverede i 1933: 133,115 Tons; Japan 74,290 Tons; Sverige 60,860 Tons; Tyskland 42,195 Tons; Holland 35,899 Tons; Frankrig 34,073 Tons og Danmark, som nævnt, 34,016 Tons.

Verdensproduktionen i 1933 androg 489,016 Tons imod 726,591 Tons sidste Aar, og er den laveste i mange Aar. Ikke desto mindre har Japan, Sverige, Holland og Danmark søsat betydelig mere i 1933 end i 1932, for Danmarks Vedkommende 50 Procent mere end i 1932. Nedgangen er særlig stor for U. S. A. og Italiens Vedkommende, men ogsaa England og Frankrig har søsat betydeligt mindre i 1933.

#### DANSK-ENGELSK SAMARBEJDE

Paa et Tidspunkt, hvor Danmark i saa høj Grad lægger sin Import om i Henhold til den nye dansk-engelske Handelstraktat, har England, efter hvad det forlyder, bestemt sig til at nedlægge en Række af de her i Landet oprettede britiske Vicekonsulater. Det forekommer os at være noget af en Misforstaaelse, hvis denne Beslutning virkelig er taget. Der har aldrig været saa rig Anvendelse for britiske Konsulater som netop nu, og at opgave disse i store og vigtige Havnebyer som for Eksempel Aarhus og Aalborg forekommer os meget kortsynet. Hvis man kender noget til dansk Mentalitet — vi tænker ikke her paa den specifikt københavnske — maa man gøre sig klart, at Nedlægningen af Vicekonsulaterne i Byer som de nævnte kun kan faa en yderst uheldig Indflydelse paa Vareudvekslingen mellem de to Lande.



## SKIBSTRAFIKKEN PAA DANZIG

Antallet af de i December Maaned indgaaede Skibe var 428 med 296,334 N.R.T. mod 400 Skibe med 280,343 N.R.T. i November Maaned.

For udgaaede Skibes Vedkommende var Tallet 420 med 288,002 N.R.T. mod 394 Skibe med 282,397 N.R.T. i November Maaned.

Af de i December Maaned indgaaede Skibe indgik 276 med 193,603 N.R.T. i Ballast, medens 7 Skibe med 4,045 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med December 1932 skal anføres, at Antallet af da indgaaede Skibe var 422 med 255,542 N.R.T. og af da udgaaede Skibe 438 med 271,275 N.R.T.

Den danske Tonnage var med 70 Skibe med 49,152 N.R.T. Nr. 3 efter Tyskland med 133 Skibe med 70,273 N.R.T. som Nr. 1 og Sverige med 107 Skibe med 60,336 N.R.T. som Nr. 2.

Den indgaaede Tonnage efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal af Skibe	Tonnage
Danzig	6	1,222
Danmark	70	49,152
Tyskland	133	70,273
England	16	18,966
Estland	16	5,915
Finland	9	16,597
Frankrig	3	3,491
Grækenland	5	12,676
Holland	10	7,366
Italien	2	6,650
Japan	1	5,056
Jugoslavien	2	4,278
Letland	7	7,860
Lithauen	3	1,613
Norge	19	10,908
Panama	2	403
Polen	14	11,786
Rusland	1	1,344
Sverige	107	60,336
Czecoslovakiet	2	442

#### Polens Kuleksport i December Maaned 1933

Gesandtskabet i Warsawa indberetter Tallene for de fra Polen i December Maaned f. A. eksporterede Kwanta Kul, saaledes som Eksporten fordeler sig paa de forskellige Lande:

	i 1000 Tons
Østrig	128
Ungarn	1
Czecoslovakiet	31
Sverige	293
Norge	52
Danmark	60
Island	1
Finland	27
Letland	3
Estland	4
Frankrig	101
Belgien	28
Irland	72
Holland	25
Schweiz	6
Italien	83
Jugoslavien	1
Rumænien	2
Den fjerne Orient	6
Argentina	3
Bunkerkul	24
Ialt	951
Danzig	32
Ialt	983

#### Nedsat Lodsbetaling i Esbjerg

I Forbindelse med Skrivelse herfra af 14. Juni 1932 skal man herved meddele, at Marineministeriet ifølge derom modtagen Underretning ved Bekendtgørelse af 8. d. M., der træder i Kraft den 1. n. M. og samtidig ophæver samme Ministeriums Bekendtgørelse af 3. Juni 1932, for Skibe, der anløber Esbjerg Havn udelukkende for at indtage Kul eller Olie til Skibets eget Brug (Bunkers), indtil videre har nedsat Lodsbetalingen ved Losning fra Søen til Havnen og omvendt med 33 $\frac{1}{8}$  pCt. for Sommertakstens og med 40 pCt. for Vintertakstens Vedkommende, skriver Ministeriet for Søfart og Fiskeri til Søfartsraadet.

# STATSBANERNES KONKURRENCE MOD SKIBSFARTEN

Statsbanernes energiske Generaldirektør, Knutzon, har i disse Dage udsendt et foreløbigt Regnskab, som viser en ret betydelig Stigning i Indtægterne for den forløbne Del af Regnskabsaaret. Der har som bekendt ogsaa fra Statsbanernes Side været udfoldet en ret stærk Virksomhed i Retning af Konkurrence mod Skibsfarten. Lederen af D. F. D. S. Svendborg-Ekspedition, Konsul *Thejll*, (Firmaet van der Hude & Søn) udtaler til Svendborg Amtstidende:

— Naar De spørger mig, svarer Konsul *Thejll*, skal jeg gerne indrømme, at Statsbanernes Konkurrence i de senere Aar har været meget haard og synes stadig tiltagende. Udadtill over for det store Publikum har man vel nok hovedsagelig kun fæstnet sig ved Banernes Kamp mod de ved privat Initiativ i sin Tid startede Rutebiler, en Aktion, som næppe kan siges at have mødt almindelig Sympati, *men Banernes Konkurrence har ogsaa vendt sig imod Skibsfarten gennem den i et Par Menneskealdrer opretholdt Rute fart mellem København og Provinsen og Provinsbyerne indbyrdes.*

Banernes Aktion giver sig bl. a. Udslag derigennem, at de tegner Kontrakter med større indenlandske betydende Industrivirksomheder og Købmænd, for derved at sikre sig Forsendelserne; men derimod har Banerne naturligvis haft Vanskeligheder ved at faa det udenlandske gennemgaaende Gods, der bliver omladet i København, hvortil det kommer med de ordinære udenlandske Rutebaade. De skærpede Valutarestriktioner betyder imidlertid nu, at denne Import stadig formindskes, og denne Tilbagegang foraarsager derfor ogsaa en Foringelse af Godstransporterne paa de indenlandske Baade.

*I England og Sverrig har man allerede for længst faaet Øjnene op for den Fare, der samfundsmæssigt set lurer fra en fra Statens Side støttet Konkurrence*

*mod de private Virksomheder.* Jeg skal i denne Forbindelse henvise til, at i Sverrig har Kaptajn Zander holdt et Foredrag (udførligt refereret i *Dansk Søfarts Tidende*), hvori han blandt andet gjorde opmærksom paa, at Sverrig med sine 600 Havne og Ladepladser og med sine 1500 Sømil Kyst transportmæssigt set var et Ørige, og at Søvejen derfor ogsaa var den naturligeste Transportform for Indenrigstrafikken.

En Formindskelse af den søværts Indenrigstrafik, paa pegede Kaptajnen, vilde være skæbnesvanger for Havnene og Skibsfartens Velfærd, og en Formindskelse vilde berøre en Mængde Mennesker, rent bortset fra de to før nævne Faktorer, Skibsfartens og Havnenes egne Folk. Kaptajn Zander fremsatte derefter den Mening, at man ikke kunde lade Indenrigstrafik-Problemet løse sig selv gennem usystematisk Konkurrence med Jernbane- og Vejtrafikmidler. Han foreslog Nedsættelsen af en lignende Kommission som Salter-Kommissionen i England, der har gjort et glimrende Arbejde ved Udarbejdelsen af et Forslag, der paa retfærdig Maade regulerer Konkurrencen mellem Søfarten, Jernbanerne, Rutebiler og Lastbiler.

Hvad Kaptajnen her har talt om for Sverrigs Vedkommende maa vel nok siges at gøre sig i langt højere Grad gældende for vort Land; thi kan Sverrig betegnes transportmæssigt set som et Ørige, er dette naturligvis meget mere Tilfældet for Danmarks Vedkommende.

Det vil erindres, at der paa mit Initiativ blev afholdt et Møde i Handelsstandsforeningen forrige Aar, hvor forskellige Havnespørgsmaal blev diskuteret. Ved denne Lejlighed paa pegede jeg, hvor uheldigt det var, at Havnens Administration var underlagt et Statsbaneministerium, hvor det aldeles ikke hørte hjemme, men naturligvis maatte flyttes hen under Ministeriet for Handel og Søfart.

## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

Frugtmarkedet har været ualmindelig roligt hele sidste Uge, og Raterne har selvfølgelig ikke haft nogen Chance til at bedres. Udsigterne er nu noget lysere — især for La Platas Vedkommende; men Forholdene i al Almindelighed er desværre alt andet end gode, og den Usikkerhed, som Verden har saa vanskeligt ved at arbejde sig ud af, besværliggør og fordyrer alle Dispositioner.

I de nordamerikanske Markeder har der for en Gangs Skyld været Brist paa prompt Tonnage, hvilket er resulteret i et fastere Marked og en Del Slutninger paa Timecharter, trip across med Levering og Tilbagelevering paa denne Side.

### TRÆLASTMARKEDET

Nogle faa prompte Ladninger udbydes fra Åbo/Syd-Sverige samt Danzig til rædselsfulde Rater, og per f.o.w. er det ikke meget bedre, hvad følgende Afslutninger og Noteringer beviser:

500 Stds. Skellefteå/Boston 40/- 15/7; 1,000 Stds. Syd-Finland/Zaadam 29/6 30/- option Midt-Sverige 31/- 32/-; 350 Stds. Vesteraas/Bristol 45/-; 500 Stds. Umeå/Plymouth 38/6; 725 Stds. Umeå/Brussel Kanalen 49 Belgas; 550 Stds. Syd-Finland/Antwerpen 35 Belgas; 480 Stds. Raumo/Limerick 40/-, to Rejser; 430 Stds. Åbo/Limerick 41/-; 660 Stds. Wasklot/Portsmouth 29/3; 950 Stds. Danzig/Hull 31/- gross; 660 Stds. Wasklot/Portsmouth 29/3; 950 Stds. Danzig/Hull 31/- gross; 660 Stds. Danzig/London 26/- 26/6; 700 Fv. Åbo/Car-

diff 33/- ppt.; 1,000 Fv. Hangø/Calais 28/- 28/6 April; 20,000 Fv. Syd-Finland/Calais April/Novb. 28/-.

### Canada:

Noteringerne er foreløbig uforandrede; det kan se ud til, at Eksporten til U.K. vil stige betydeligt i Aar, og dette kan faa en vis Indflydelse paa de øvrige nærliggende Markeder.

### KUL, KOKS etc.

Der er i Øjeblikket meget faa positive Laster, hvilket maa ses i Forbindelse med det milde Vejr. Raterne holdes paa nogenlunde samme Niveau, altsaa meget lavt. Store Baade fra Østkysten til København betinger omkring 4/-, men enkelte Afslutninger rapporteres til 3/9; Østkysten/Frederiksbund 1300 t. 5/6, Boness/Aarhus 2000 t. 4/5, Immingham/Aarhus 1700 t. 4/1½d., Immingham/Horsens 1700 t. 4/1½d. Koks London/København nominelt omkring 6/- 6/3, Pont Brulé/København 5/6 5/9. — Danzig/Dublin 4/3d. 4/4½d. 3000/3500 t., Cork 7/6 1000 t., Dundalk 7/- 1700 t., Le Havre 28 Frcs. 1100 t., 24.50 Frcs. 1800 t.

### MIDDELHAVET etc.

Der er p. t. Overflod af Tonnage, men alligevel har der været sluttet til noget bedre Rater, saaledes: Cardiff/Vest Italien 6/- 67/8000 t. 6/1½d. 4000 t., Alexandria 6/-, Swansea/V. Italien 6/6 3200 t.; Barcelona 9/- 1500 t., Østkysten/Barcelona 8/9 a 9/-, Madeira 6/6, Catania 7/- 2400/2800 t., Palermo 6/6 4500 t., 7/3 2200 t., Vest Italien 5/9 8000 t., 6/- 6/7000 t. Rotterdam/Vest



Italien 6/-, Danzig/Gdynia-Sicilien 7/10d. 3600 t., Vest Italien 7/9 2500 t., 7/1½d. 7500 t.

Alle hjemgaende Markeder arbejder tungt, og Noteringerne er helt uforandrede.

#### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Grangemouth/N. Staterne 3,000 T. Kul 7/-, Swansea/N. Staterne 4,500 T. Kul 6/-. Korn N. Staterne-A/Rotterdam indikerer 1/9d. per ppt., og fra Montreal 1/4½ à 1/6 f.o.w. Sukker S. Domingo/U.K. Kont. 13/9 5,000 T.; Kul Hampton Roads/Rio 6,500 T. 11/3 Pitchpint Gulfen/U.K. 100/-, Middelhavet 110/-. Skrabjern Gulfen/U.K. 12/- 12/6 f.i.o., Nord-Staterne eller Florida ca. 11/6 f.i.o. Selv om de amerikanske Markeder ikke byder paa saa meget, er Chancerne for en Fremgang tilstede, og det maa jo erindres, at Markedet ikke er tilført en saa stor Tonnagemængde, som ellers plejer at være Tilfældet paa denne Aarstid. British Columbia/U.K. 7,700 T. 20/3 f.i.o.

#### SYDAMERIKA

Udg. Kulrater er uforandret til Trivialitet. Det hjemgaende Marked har været roligt hele Ugen, men viser nu igen en bedre Kulør. For prompt betales ca. 17/-

up River/A/Hamborg, 16/3 16/6 U.K. Februar/Marts, 16/- 16/3 Marts/April, 17/- 17/3 Maj 5,500 T., 18/9 19/3 Bergen/Stockholm-Danmark 5,550 T., 18/- 18/6 7,000 T. Februar. Til Montreal indikeres 18/- 18/6 for 5,500 T. fra up River, endvidere: Bahia Blanca/Antwerpen 7,700 T. 14/3 Februar/Marts, A/Rotterdam 7,800 T. 15/- Februar, U.K./A-Rotterdam 7,000 T. 15/3 Marts/April.

Chile/Gulfen 4,500 T. \$4.10 Februar.

#### ØSTEN

er ogsaa slap med lavere Noteringer baade fra Dalny, ca. 20/-, og Australien ca. 25/- Sydamerika, 24/- Vestamerika.

Saigon/Marseille-Kont. 8,700 T. 22/9 via Suex, 22/3 via Cape, Durban/Pt. Sudan 7,000 T. 8/- 8/6, Mauritius 8,000 T. 6/9 7/-, Colombo 6,000 T. 5/9 6/-.

#### TIMECHARTER

4,000 T. del. Philadelphia redel. U.K. Kont. \$1.50; 7,360 T. del. Gulf redel. U.K. Kont. 90 c.; 8,300 T. del. Blyth redel. Gulf round 2/6d.; 6,550 T. m/v U.S.N.H./redel. Plate \$1.—; 8,200 T. m/v Adelaide/redel. Dalny/Japan 4/3; 9,200 T. m/v U.S.N.H. 12/18 Mdrs. Transatlantic 3/6d.

## INDKOMNE SKIBE I KØBENHAVNS HAVN I 1933

Nation	Fra indenrigske Havne				Fra udenrigske Havne				Damp- og Motorskibe		Sejlskibe		Ialt	
	Damp- og Motorskibe		Sejlskibe		Damp- og Motorskibe		Sejlskibe		Ialt		Ialt		Ialt	
	Antal	N. R. T.	Antal	N. R. T.	Antal	N. R. T.	Antal	N. R. T.	Antal	N. R. T.	Antal	N. R. T.	Antal	N. R. T.
Danske	13,460	1,906,631	150	28,398	4,007*	2,260,970*	100	19,036	17,467	4,167,610	250	47,434	17,717	4,215,044
Svenske	209	22,729	4	937	3,399	717,849	172	11,653	3,608	740,578	176	12,590	3,784	753,168
Norske	35	17,221	—	—	152	198,837	—	—	187	216,058	—	—	187	216,058
Tyske	282	23,349	—	—	988	258,016	6	1,699	1,270	281,365	6	1,699	1,276	283,064
Engelske	4	6,568	—	—	230	397,932	—	—	234	404,500	—	—	234	404,500
Franske	6	4,878	—	—	13	28,370	—	—	19	33,248	—	—	19	33,248
Finske	13	4,096	1	248	248	201,003	57	32,981	261	205,099	58	33,229	319	238,328
Russiske	2	906	—	—	7	12,691	—	—	9	13,597	—	—	9	13,597
Hollandske	49	4,232	—	—	213	150,071	1	67	262	154,303	1	67	263	154,370
Belgiske	—	—	—	—	2	11,122	—	—	2	11,122	—	—	2	11,122
Letlandske	—	—	—	—	54	57,128	—	—	54	57,128	—	—	54	57,128
Estlandske	8	3,328	1	289	40	17,879	30	11,287	48	21,207	31	11,576	79	32,783
Islandske	2	1,832	—	—	28	24,644	—	—	30	26,476	—	—	30	26,476
Amerikanske	—	—	—	—	67	216,216	—	—	67	216,216	—	—	67	216,216
Japanske	—	—	—	—	1	4,847	—	—	1	4,847	—	—	1	4,847
Græske	5	12,240	—	—	3	7,233	—	—	8	19,473	—	—	8	19,473
Ungarnske	2	5,245	—	—	—	—	—	—	2	5,245	—	—	2	5,245
Italienske	3	9,884	—	—	2	6,729	—	—	5	16,613	—	—	5	16,613
Polske	—	—	—	—	11	26,865	—	—	11	26,865	—	—	11	26,865
Danzigske	1	221	—	—	3	2,262	—	—	4	2,483	—	—	4	2,483
Lithauiske	—	—	—	—	1	437	—	—	1	437	—	—	1	437
Portugisiske	1	1,039	—	—	—	—	—	—	1	1,039	—	—	1	1,039
Ialt	14,082	2,024,399	156	29,872	9,469	4,601,110	366	76,723	23,551	6,625,509	522	106,595	24,073	6,732,104

\*) Dampfergen mellem København og Malmø er ikke medregnet.

Foruden de i Tabellen anførte har nedenstaaende Skibe anløbet Havnen for Ordre, Kul- og Oliefyldning, Proviant eller deslige:

Damp- og Motorskibe		Sejlskibe	
Antal	N. R. T.	Antal	N. R. T.
1,253	721,563	9	771

### UDLOSSET OG INDTAGET LADNING 1932

Kvartal	Indgaaet Ladning i Tons			Udgaaet Ladning i Tons		
	Fra Indland	Fra Udland	Ialt	Til Indland	Til Udland	Ialt
Januar	104,780	901,071	1,005,851	115,772	155,403	271,175
April	152,382	760,874	913,256	108,221	173,903	281,124
Juli	145,035	865,566	1,010,601	99,516	171,959	271,475
Oktober	153,224	941,400	1,095,624	105,779	180,503	286,282
Ialt	555,421	3,469,911	4,025,332	429,288	681,768	1,111,056

1933

Kvartal	Indgaaet Ladning i Tons			Udgaaet Ladning i Tons		
	Fra Indland	Fra Udland	Ialt	Til Indland	Til Udland	Ialt
Januar	105,710	920,909	1,026,619	112,059	170,774	282,833
April	181,968	748,880	930,848	112,413	168,867	281,280
Juli	185,320	958,968	1,144,288	129,424	167,984	297,408
Oktober	—	—	—	—	—	—
Ialt	—	—	—	—	—	—

## UDFØRSLER AF POLSKE KUL

## I AARET 1933 OVER DANZIGS HAVN

Generalkonsulatets maanedlige Indberetninger vedrørende Kuludførslen over Danzigs Havn fremsender en af det herværende Havneudvalg modtaget Aarsoppgørelse over Kuludførslen til alle Lande i Aaret 1933, sammenlignet med Aaret 1931:

	1933 Tons	1932 Tons
Frankrig .....	792,445	698,484
Italien .....	745,643	681,965
Sverige .....	686,774	738,533
Danmark .....	372,101	813,678
Norge .....	176,892	261,433
Irland .....	73,788	51,600
Finland .....	39,862	72,448
Belgien .....	23,661	26,245
Algier .....	13,220	6,500
Letland .....	7,580	22,400
Holland .....	6,819	4,215
Island .....	6,739	21,496
Tyskland .....	6,360	3,385
Jugoslavien .....	5,543	18,841
Grækenland .....	3,737	—
Estland .....	3,630	4,080
Litauen .....	—	11,436
	2,957,794	3,436,739

Den mindre Uoverensstemmelse i Enderesultatet hidrører fra, at de halve Tons ikke er medtagne i Aarsoppgørelsen. Tilbagegangen i Kuleksporten er ikke særdeles betydelig, andrager ca. 500,000 T. med en Tilbagegang af 2.2 Mill T. forrige Aar, skriver Generalkonsul Harald Koch i en Indberetning til Udenrigsministeriet.

Kuludførslen over Gdynias Havn i December  
Maaned 1933

Ifølge en Meddelelse fra Vicekonsulatet i Gdynia udførtes der i December Maaned over Gdynia Havn 401,931.3 T. Kul, deraf til Danmark 14,135 T., mod 454,974 T. Kul, deraf til Danmark 23,734 T. i November Maaned.

Udførsel var fordelt til de forskellige Lande som følger:

Belgien .....	24,660
Danmark .....	14,135
Finland .....	34,500.3
Frankrig .....	5,890
Norge .....	24,185.5
Sverige .....	200,356
Italien .....	5,035
Estland .....	1,680
Holland .....	19,135
Irland .....	60,469.5
Tyskland .....	310
Malakka .....	990
Kanada .....	380
Britisk Indien .....	2,400
Gibraltar .....	7,805
	401,931.3

## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

## DEN ENGELSKESUBSIDIEPOLITIK.

I en interessant Artikel, som Sir Karl Knudsen skrev i »The Times« i forrige Uge, udtaler han sig decideret imod, at England giver Skibsfarten Subsidier. Han paapeger, »at den britiske Trampreder mødte den stærkeste Konkurrence fra ikke-subsidierede Redere i de nærliggende Nabolande og ikke fra de subsidierede Trampredere i de Lande, der var nævnt i Propagandaen.« Derpaa udtaler Sir Karl Knudsen:

»Hvis Storbritannien kommer ind paa en Subsidiepolitik, er det disse Lande, der maaske kommer til at lide derunder. Jeg siger »maaske«, fordi Subsidier har en Tilbøjelighed til at reducere Konkurrenceevnen tilsvarende. Hvis de paagældende Lande mistede deres førende Stilling, vil de med England konkurrerende Skibe i stigende Grad blive ejet af Lande, hvor England ikke vilde kunne vente at faa Støtte i Nødstilfælde. Men det er en Følge, som forekommer mig uundgaaelig. De nordiske Lande vil da i økonomisk og politisk Henseende søge at knytte Venskabsbaand med andre Nationer, og Præsidenten for den norske Skibsrederiforening var oprigtig, den Gang han udtalte Haabet om, at England ikke vilde foretrække at være Center for et Impirium i Stedet for at være Verdens Centrum.

Til Slut: Findes der ikke nogen lovende Politik, Eng-

## PERSONALIA

Indehaver af Stevedore Firmaerne: O/Y. Ernst Sohn Ltd. i Trangsund & A/B. Edv. Bjørklund i Helsingfors, samt Skibsmægler i Trangsund fylder 60 Aar d. 9. Februar 1934.



ERNST SOHN,  
Direktør.

Dir. Ernst Sohn, som er født i Arensburg, har et godt Navn for det Initiativ, som han har laget specielt indenfor Stevedoring i Trangsund Distriktet. Efter en Uddannelse i sin Fødeby begyndte han som Mægler i Kronstadt, men allerede i 1911 flyttede han til Trangsund, hvor han etablerede sig som Skibsmægler, idet han forudsaa en stærkt stigende Export fra dette Distrikt.

Saaledes som Forholdene udviklede sig, var det naturligt, at han ogsaa optog Lastning og Losning af Skibene i Trangsund Distriktet, og det er egentlig indenfor dette Felt, at hans Livsværk ligger. Han startede Firmaet A/B. The Federation's Stevedore, og var en lang Tid Medlem af The Stevedores Federation of Finland, men da denne Organisation i 1924 blev sammensluttet med »New Federation«, og der fra Redernes Side var stærke Ønsker fremme om paany at faa en Konkurrence, der kunde regulere Last- og Lossepriserne i Redernes Favør, var Herr Ernst Sohn i 1925 blandt Grundlæggerne af den nye Organisation The Association of Finnish Stevedores, hvis Vice President han var fra 1925 til 1930. Som Følge heraf blev hans Navn paa hans Stevedore Firma ændret til O/Y. Ernst Sohn Ltd.

Herr Sohn deltog i den finske Frihedskrig, ligesom han var Medlem af »Skyddskåren«. Under Krigsaaarene 1915—18 virkede han som Speditør i Torneå, og han virkede i lang Tid som Kassekontrolør i Nordiska Föreningsbanken i Trangsund.

Foruden sit Skibsmægler Firma Ernst Sohn og Stevedore Firmaet O.Y. Ernst Sohn Ltd., begge i Trangsund, ejer Herr Sohn ogsaa det kendte Stevedore Firma A/B. Edv. Bjørklund O/Y. i Helsingfors, hvor Herr Sohn er bosat i Vintermaanederne.

land kan slaa ind paa? Er Overenskomster baseret paa Flaadebehovet ikke mulige? Subsidier i et saadant Formaalets Tjeneste maa, saaledes som det er Tilfældet med alle saadanne Forholdsregler, være skadelige for Handelen, men Skaden vil være begrænset. Mulighederne for at gennemføre Planer til Ophugning af Tonnage er ikke blevet udtømte. Hvis saadanne Planer skal gennemføres med Held, maa man ikke forlange den samme Kvota af en moderne som af en umoderne Flaade. Saa er der Sir Alan Anderson's Forslag om »Handelsklub« (trade club) bestaaende af de Nationer, der er besjælet af samme Tankegang og som saaledes kommer til en Fællesfront. Chancen for Dannelsen af en saadan »Klub« vil fordufte helt, hvis man ikke hurtigt griber den.

Hvis de andre Lande saa ikke modificerer deres Politik, bliver Modforholdsregler af en eller anden Beskaffenhed nødvendige, men hvis Modforanstaltninger tager Form af Subsidier og en generel Flagdiskrimination, saa vil Resultatet heraf ikke blive en Ekspansion af eller Oprettelse af Storbritanniens Overlegenhed paa Skibsfartens Omraade.

Det er tilsyneladende Sir Karl's Opfattelse, at hvis de britiske Trampredere ikke kan konkurrere med de skandinaviske Redere eller subsidierede Redere, maa de gaa fallit og ikke bede Regeringen om Hjælp

Fairplay.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## AALBORG

**RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.***(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)***AALBORG**

LLOYD'S AGENT

Telefon: 4120  
Statstelefon: 16Telegram-Adr.:  
»Maritime»

## KOLDING

**A. G J Ø R D I N G****KOLDING**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING ·· KLARERING ·· SPEDITION ·· ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

## ASSENS

**ALFRED LARSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

**ASSENS**TELGR.-ADR. „SHIPPING“. — STATS-TELF. 10. — TLF. 200.  
PRIVAT TELEFON: ASSENS NR. 480.

## KØBENHAVN

**ALFRED CHRISTENSEN**

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43

Telf. 221

*Dampskibsreder**Dampskibs- og Havariagent**Befragtningsforretning*

## BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

**BANDHOLM**

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41Telegram-Adresse:  
»HOVMAND»**MARIUS NIELSEN & SØN**

Edsv. Skibsmæglere &amp; Dampskibsrederi

DAMPSKIBS- &amp; HAVARIAGENT

BEFRAGTNINGSFORRETNING

Tel.-Adr. »Mariusone»

Statstelefon 196

Kalvebod Brygge 4

København V.

## ESBJERG

**C. BREINHOLT**

SKIBSMÆGLER

INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN

**ESBJERG**

Britisk Vice-Consul — Lloyds Agent

Telefon 57 &amp; 1262 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.

## MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

*Edsvoren Skibsmægler*

Telf.: Cementcentralen Nr. 1 — Statstelf.: Mariager Nr. 6

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

## NAKSKOV

**J. LAURITZENS  
MÆGLERFORRETNING**

SKIBSMÆGLER, SHIPBROKER

SCHIFFSMAKLER

**ESBJERG**

TELEGR.-ADRESSE: LAURITZEN, ESBJERG

**Casper Andréa's Eftflg.**

ved

**Halfdan Rasmussen**

edsv. Skibsmægler

**NAKSKOV**

Telegr.-Adr.: „Andrea“

Statstelefon Nr. 7  
Telefon Nr. 108, 408 & 618

## FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

**FAABORG**

Telegramadresse: NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 509

## NØRRESUNDBY

**N. C. BACH**

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

**NØRRESUNDBY**

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

## HOLBÆK

**JØRGEN L. FISKER***(H. MUNCH'S EFTFL.)*

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

*(SHIPBROKERS SCHIFFSMAKLER SKEPPSMAKLARE)*

Telefon Nr. 166

HAVNEVEJ 40

**HOLBÆK**

Telegr.-Adr.: »Fiskers»

ENESTE EDSVORNE MÆGLER PÅ PLADSEN

Lloyds Agent

Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

## SKIVE

**AAGE BERING**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**SKIVE**TELEFON:  
386 & 786TELEGRAM-ADR.  
„MÆGLEREN“

## KALUNDBORG

**O. L. OMØE**TLGR. ADR. **KALUNDBORG** TLGR. ADR.OMØE *Skibsmægler Lloyds Agent* OMØE**Befragtning, Klarering, Assurance,  
Stevedoring og Spedition.**

TELEFON NO. 4. 601.

— STEVEDOREKONTORET 625.

## SVENDBORG

**E. W. v. d. HUDE & SØN**

Etableret 1852

A. THEJLL

Etableret 1852

**SVENDBORG**

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

LLOYD'S AGENT

TYSK KONSULAT

Telefoner: 25, 133, 262 og Stat 2. Telegr.-Adr.: »Hude«, Svendborg.

SVENDBORG

**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**SVENDBORG**TELEGRAM-ADR.: SHIPPING  
THE BOE CODETELEFONER: 1151—955  
PRIVAT: 1551

VEJLE

**F. H. Lauenborg Christensen**

(C. HOLMS EFTERF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Vejle

TELEFONER: 11 OG 12

TELEGR.-ADR.: »ACTING«

**FRA SØ, HAVN OG VÆRFT****De polske Ordre til italienske Værfter.**

Da Mr. J. Denham Christie Mandag den 22. Januar holdt Tale i Wallsend efter Slabelfløbningen hos Swan, Hunter and Wigham Richardson, Ltd., af det Polsk-britiske Dampskibsselskabs nye Dampere »Lech«, udtalte han, at det uberettiget var blevet udtalt, at en Ordre paa Bygningen af to polske Atlanterhavsdampere var blevet givet til Italien, fordi britiske Skibsbyggere havde behandlet Sagen sløvt og givet Tilbud, der teknisk set var ringere end de italienske. Det var helt hen i Vejret at ville antyde, erklærede Mr. J. Denham Christie, at britiske Skibsbyggere — paa et Tidspunkt, hvor de alle gispede efter at faa noget at bestille — ikke med Iver vilde søge at føre Sagen videre. Sandheden var, at de Betalingsvilkår, der blev tilbudt, var af en saadan Karakter, at intet privat Firma kunde akceptere Tilbudet, hvis det ikke fik Støtte af Regeringen. Der stod bag det italienske Firma en Regering, der til fuldt Maal var beredt til at træde hjælpende til, om fornødent, mens den britiske Regering, med Rette eller Urette, i Øjeblikket ikke var forberedt paa at gøre noget for at hjælpe britiske Skibsbyggere med at erhverve en Ordre fra et fremmed Land.

**Skibstrafikken og Vareomsætningen over Gdynias****Havn i December Maaned 1933**

Der indløb i Maanedens Løb 370 Skibe med 314,682 N.R.T. mod 410 Skibe med 355,323 N.R.T. i November. Den danske Tonnage androg 46 Skibe med 29,510 N.R.T. og staar som Nr. 4 efter Sverige, Tyskland og Polen.

Tonnagen fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet:	Antal af Skibe:	Tonnage:
Polen	38	39,875
Danzig	2	1,493
England	11	16,007
Czeckoslovakiet	3	663
Danmark	46	29,510
Estland	8	4,146
Finland	14	18,133
Frankrig	2	1,831
Grækenland	3	6,831
Holland	8	2,942
Letland	5	4,979
Tyskland	69	56,662
Norge	31	24,146
U.S.A.	8	25,525
Sverige	122	81,939

Den samlede Indførsel androg 71,157 T. mod 90,971 T. i November Maaned, den samlede Udførsel 459,955 T. mod 531,868 T. i November. Hele Vareomsætningen androg herefter 531,112 T. mod 622,839 T. i November, altsaa en Nedgang i December paa ca. 90,000 T.

Af hovedsageligt indførte Varer skal nævnes: ca. 4,300 T. frisk Frugt, ca. 2,400 T. Sild, ca. 5,800 T. Phosphat, ca. 2,300 T. Huder, ca. 3,400 T. Høfrø, ca. 1,500 T. Uld, ca. 1,100 T. Jernerts, ca. 3,000 T. Pyrit, ca. 1,200 T. Garvestof, ca. 17,900 T. gammelt Jern, ca. 1,300 T. Maskiner, ca. 1,300 T. Bomuld, ca. 7,800 T. Erts, ca. 1,400 T. Cellulose.

De hovedsageligt udførte Varer var: ca. 6,400 T. Sukker, 1,997 T. Bacon, 1,106 T. Æg, ca. 4,000 T. Oliekager, ca. 12,900 T. Træ, ca. 2,000 T. Møbler, ca. 413,000 T. Kul incl. Bunkers, ca. 3,300 T. Koks, ca. 2,900 T. Gødningsstoffer, ca. 1,800 T. Skinner, ca. 2,400 T. Papir.

**Maskinundervisningens Aarsresultater**

Ved de i Aaret 1933 afholdte Maskinisteksaminer har Resultatet, oplyser Direktøren for Maskinistundervisningen, været følgende:

Til *Motorpasserprøven* indstillede sig 103 Eksaminander, hvoraf 93 bestod. Til *Maskinpasser* prøven 80 Eksaminander, hvoraf 75 bestod. Til den almindelige *Maskinisteksamen* 334 Eksaminander, hvoraf 273 bestod. Til den udvidede *Maskinisteksamens Hjælpefag* 141 Eksaminander, hvoraf 135 bestod. Til *Maskinfag* 143 Eksaminander,

hvoraf 139 bestod. Til *Elektrotekniske Fag* 143 Eksaminander, hvoraf 135 bestod. Til *Haandværksprøven* 126 Eksaminander, hvoraf 120 bestod. Til *Elektroinstallatør-Prøven for Maskinister* 67 Eksaminander, hvoraf 66 bestod.

**Ledefyr paa Fyens Hoved**

Som tidligere omtalt her har paa Initiativ af Kerteminde Fiskeriforening en Række fynske og sjællandske Fiskeriforeninger med Støtte af Dansk Sejlskibsrederiforening for nogen Tid siden indsendt et Andragende til Søfartsministeriet om at faa anbragt et Ledefyr ved Korskavn paa Fyns Hoved. Efter hvad Formanden for Kerteminde Fiskeriforening oplyser har Ministeriet nu svaret, at det ønskede Ledefyr vil blive opført saa hurtigt, de fornødne Midler er skaffet til Veje.

**Sundhedsattest til Tyrkiet**

Det herværende tyrkiske Generalkonsulat meddeler, at alle Skibe, der begiver sig til Tyrkiet — ogsaa i Transit — skal være forsynet med Sundhedsattest behørigt legaliseret af et tyrkisk Konsulat.

**Ingen Sundhedsattest til Spanien**

I Følge spansk Dekret af 14. December 1933, er de i »Reglementa organico de Sanidad exterior« krævede Sundhedspas og Konsulatsvisering for Skibe, der anløber spanske Havne, *bortfaldet*.

**Odense Havn udvides atter**

Odense Havne- og Kanaludvalg vedtog sidste Efteraar at lade Møllekajen i Odense Havn forlænge mod Nord med 90 Meter nyt Bolværk. Denne Udvidelse motiveres med, at det ofte kniber med at tilfredsstillende Kravet om Oplagspladser, og ved den nye Kaj vil der netop kunne fremskaffes saadanne Pladser. Selve Kajlængdens Forøgelse kan ogsaa være nødvendig til Tider, naar Trafikken paa Havnen er stor. Denne Plan er nu udarbejdet og anslaaes at ville koste ca. 340,000 Kr. Forslaget er af Udvalget tilstillet Odense Byraad, der faar Sagen til Behandling paa Mandag.

**Sanitære Forskrifter m. H. t. Indførsel i Peru**

Art. 1. Skibsladninger af Baller og Bundter, indeholdende tomme Jutesække, Sækkelærred og Hamefibre, kan kun indføres i peruvianske Havne, hvis:

- Disse Baller eller Bundter har været oplagret paa Afsendelsesstedet i et Tidsrum af mindst 60 Dage inden Afrejsen og denne Oplagring kan bevidnes ved et Certifikat fra de sanitære Myndigheder, viseret af den peruvianske Konsul, hvis en saadan findes, eller af en Konsul af en hvilken som helst Nation, der har underskrevet Konventionen af Paris i 1926 eller »Codigo Sanitario Panamericano«.
- Skibene, der fører en saadan Ladning af Baller eller Bundter, er blevet udrøget tilstrækkeligt efter at Ladningen er indskibet og inden den direkte Rejse til peruvianske Havne er paabegyndt.

Art. 2. Skibe, der kommer fra mistænkelige Havne eller fra pestbefængte Havne, med »Peste bubonica« og som medfører en Ladning som nævnt i Art. 1, uden at have opfyldt de i samme Artikel 1 nævnte Forskrifter, kan kun blive modtaget i den sanitære Station i Callao, inden andre Havne anløbes, for der (i Callao Havn) at underkastes saadanne Forskrifter, som Direktionen for den offentlige Sundhedspleje maatte forlange.

Art. 3. Dette Dekret træder i Kraft den 1. Jan. 1934, og er Skibe, der kommer ind under disse Forskrifter og er i direkte Rejse til Peru, nødsaget til først at anløbe Callao Havn, inden de kan blive modtaget i andre peruvianske Havne.

Art. 4. Alle tidligere Anordninger, der maatte staa i Modstrid til dette Dekret, ophæves hermed.

## »Danmark« hjemme i April

Fra Chefen for Statsskoleskibet »Danmark«, Kaptajn Ankersø, er i Gaar indløbet Radiomelding til Bestyrelsesraadetets Formand, Navigationsdirektør, Kommandør Lorck, at »Danmark« Tirsdag Morgen lettede Anker fra St. Thomas, hvor Skibet nu har ligget godt en halv Snes Dage. »Danmark« vil derefter aflægge en lille Visit paa den anden

af de gamle danske vestindiske Øer St. Croix. Opholdet her vil dog kun blive ganske kort. Skibet fortsætter saa sin videre Sejlads, der gaar til Charleston i Staten Syd Carolina paa den amerikanske Østkyst.

Efter et Ophold i Charleston paa en halv Snes Dage tiltræder »Danmark« Hjemrejsen, der gaar over Azorerne og Madeira til fransk Kanalhavn, Skibet kan, efter hvad vi erfarer, ventes til København i April Maaned.

## POSITIONSLISTE PR. 30. JANUAR 1934

## A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antw.-Dunkirk Ruten.  
s.s. *Aalborg*, pass. Skagen 30.1.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Amalienborg*, ank. Kalundborg 29.1.  
s.s. *Aarhus*, Pade, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *Aarø*, Olesen, ank. Tynen 25.1.  
m.t. *Aase Mærsk*, afg. Dakar 17.1.  
m.s. *Africa*, Himmelstrup, afg. Hongkong 27.1. til Shanghai.  
s.s. *Agnete Mærsk*, afg. Crotonne 5.1.  
s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Madeira 28.1. til Kbhvn.  
s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Duten.  
s.s. *Algarve*, Lund, afg. Tanger forv. 2.2. til Ceuta.  
s.s. *Alsia*, Heindorn, afg. Bangkok 28.1. til Singapore.  
s.s. *Alssund*, Nielsen, ank. Kbhvn. 28.1.  
m.s. *Amerika*, Knudsen, afg. Cristotal 27.1. til Kingston.  
m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Singapore 5.1.  
m.t. *Anna Mærsk*, ank. Filadelfia 15.1.  
m.s. *Annam*, Kragelund, afg. Hakodate 28.1. til Osaka.  
s.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Stavanger 27.1. til Buenos Aires.  
m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Buenos Aires 27.1.  
s.s. *Arnold Mærsk*, afg. Immingham 1.1.  
s.s. *Askø*, Kolster, afg. Grangemouth 26.1. til Kbhvn.  
m.s. *Asnæs*, Ankersen, ank. Rouen 31.1.  
m.s. *Astoria*, Nørregaard, ank. London 27.1.  
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Barcelona 27.1.  
m.s. *Australien*, Rasmussen, ank. Sydney 20.1.

## B

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
s.s. *Bellona*, Hansen, afg. Newcastle forv. 6.2. til Kbhvn.  
s.s. *Benedikt*, Clausen, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro Ruten.  
m.t. *Bente Mærsk*, pass. Galata 17.7.  
s.s. *Bergenhushus*, Schmidt, afg. Trondheim 30.1.  
s.s. *Betty Mærsk*, afg. Menstad 6.1.  
s.s. *Birgit*, Lisberg, ank. Kbhvn. 27.1.  
s.s. *Birte*, Pedersen, afg. Leningrad 10.1. til Hull.  
s.s. *Bogø*, Nielsen, ank. Bordeaux 20.1.  
m.s. *Boringia*, Væring, afg. Colombo 27.1. til Penang.  
m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. Burntisland 24.1.  
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Kbhvn. 27.1.  
s.s. *Brasilien*, Botfeldt, afg. Rio 17.1. til Kbhvn.  
m.s. *Bretagne*, Berndsen, afg. Herøen 11.1.  
s.s. *Bretland*, Hansen ank. Gdynia 27.1.  
s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Valencia forv. 2.2. til Carlagena.  
s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Antwerpen forv. 30.1. til Kbhvn.

## C

m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
m.s. *California*, Andersen, afg. Holbæk 14.1. til B. Aires.  
m.t. *Caroline Mærsk*, afg. Willemstad 19.1.  
s.s. *Charkow*, Holst, afg. Antwerpen 31.1. til Casablanca.  
m.s. *Chastine Mærsk*, afg. Port Campha 17.12.  
m.s. *Chile*, Hansen, pass. Galle 24.1. p. R. t. Psaka.  
m.s. *Christian Holm*, Madsen, pass. Flores 28.1. p. R. t. Stockholm.  
s.s. *Christiansborg*, afg. Kbhvn. 28.1.  
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Liston 24.1.  
s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.  
s.s. *Clara*, Nielsen, afg. Swansea 25.1. til Cagliari.  
m.s. *Columbia*, Barfoed, afg. Dakar 26.1.  
s.s. *Cornelia Mærsk*, pass. Gibraltar 13.12 p. R. t. Haifa.  
s.s. *Cyril*, Farup, pass. Finisterre 30.1. p. R. t. Huelva.

## D

s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. Kbhvn. 3.2. til London.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

30.1.34

LONDON .....	22,40	MADRID .....	57,85
NEWYORK .....	447,50	AMSTERDAM .....	283,45
BERLIN .....	169,50	STOCKHOLM .....	115,70
PARIS .....	28,35	OSLO .....	112,65
ANTWERPEN .....	100,05	HELSINGFORS .....	9,95
ZÜRICH .....	139,15	PRAG .....	21,40
ROM .....	37,90		

s.s. *Dana*, Bang, ank. Emden 29.1.

s.s. *Danhild*, Petersen, afg. Kbhvn. 26.1.  
m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Algiers 28.1. til Genoa.  
m.t. *Dänmark*, Bjark, pass. 46° 00' N 23° 08' V 28.1. p. R. t. Rotterdam.  
s.s. *Delaware*, Christensen, afg. Newcastle 15.1.  
s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Aalborg 9.2. til Newcastle.  
s.s. *Duoro*, afg. Memel 3.2. til Kbhvn.  
s.s. *Dronning Maud*, afg. Kbhvn. 30.1. til Esbjerg.

## E

s.s. *Effie Mærsk*, ank. Bordeaux 14.1.  
s.s. *Egholm*, Christiansen, afg. Genua forv. 4.2. til Livorno.  
s.s. *Eleonora Mærsk*, oplagt.  
s.s. *Elie*, oplagt i Esbjerg.  
s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. Swansea 18.1.  
s.s. *Ellensborg*, afg. Menstad 27.1.  
s.s. *Elsborg*, ank. Alexandria 26.1.  
s.s. *Emilie Mærsk*, ank. Aalborg 13.1.  
m.t. *Emma Mærsk*, ank. Continentet 18.1.  
m.s. *England*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Duten.  
m.s. *Erria*, Topp, ank. Aalborg 28.1.  
s.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Esther Maria*, Rasmussen, ank. Blyth 25.1.  
m.s. *Europa*, Dahl, ank. Vancouver 25.1.

## F

s.s. *Falken*, Jønson, Kbhvn.-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.  
s.s. *Fiona*, Kbhvn.-Assens-Faaborg-Svendborg-Nyborg-Rudkøbing Ruten.  
m.s. *Fionia*, Christensen, pass. Gibraltar 28.1. p. R. t. Marseille.  
s.s. *Flynderborg*, ank. Tyne 26.1.  
s.s. *Fredensborg*, afg. Rouen 29.1.  
m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
s.s. *Frederiksborg*, i Dok i Rotterdam.  
s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, ank. Kbhvn. 20.12.  
s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Frode*, afg. Kbhvn. 26.1. til Grangemouth.

## G

s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Kbhvn. forv. 3.2. til Antwerpen.  
s.s. *Georgia*, Aggerholm, afg. Nordfolk 18.1. til Rotterdam.  
s.s. *Gerda Toft*, ank. Norfolk 30.1.  
m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. Nagoya 12.1.  
s.s. *Gorm*, Jensen, ank. Wilmington 27.1.  
s.s. *Grønland*, Meinertz, ank. Dunston 26.1.  
s.s. *Guðrun Mærsk*, ank. Aalborg 5.1.

## H

s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Rouen 5.2.  
s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. Malaga forv. 5.2. til Lissabon.  
s.s. *Hans Mærsk*, afg. Huelva 11.1.  
s.s. *Harald*, Clemmensen, afg. Swansea forv. 29.1. til Kbhvn.  
s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newcastle forv. 6.2. til Kbhvn.  
s.s. *Hertha Mærsk*, ank. Cannes 19.1.  
s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Manchester forv. 31.1. til Liverpool.  
s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Liverpool forv. 30.1. til Swansea.  
s.s. *Hroar*, Pape, afg. Kbhvn. 2.2. til Hull.  
s.s. *Hulda Mærsk*, ank. Svendborg 19.1.

## I

m.s. *India*, Kruse, pass. Azores 24.1. p. D. t. St. Thomas.  
m.s. *Indien*, Bronér, afg. Liverpool 8.1.  
s.s. *Inga*, Nielsen, pass. Kbhvn. 21.1. p. R. t. Manchester.  
s.s. *Inge Mærsk*, ank. Melhil 19.1.  
s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Birkenhead 27.1.  
m.s. *Irland*, Petersen, afg. Cardiff 25.1.  
s.s. *Island*, Lydersen, afg. Kbhvn. 30.1. til Thorshavn.  
s.s. *Ivar*, Bastholm, ank. Kbhvn. 29.1.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
s.s. *Jacob Mærsk*, ank. Swansea 19.1.  
s.s. *Jan*, Jacobsen, afg. Hiætra 27.1. til Ghent.  
m.t. *Jane Mærsk*, afg. Casablanca 10.1.  
m.s. *Java*, Skjoldam, ank. Kbhvn. 27.1.  
s.s. *Jessie Mærsk*, afg. Val di Terre 19.1.  
s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Immingham 17.1.  
s.s. *Jolantha*, Hansen, Kbhvn.-Hamborg Ruten.

**A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y**

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

**HELSINGFORS (Finland)**

Fillalkontor HANGØ

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

s.s. *Jægersborg*, ank. London 26.1.  
m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.

**K**

s.s. *Kai*, Friis ank. New York 26.1.  
s.s. *Katholm*, Christensen, afg. Kbhvn. forv. 2.2. til Manchester.  
s.s. *Kirsten Mærsk*, afg. Cardiff 15.1.  
s.s. *Kjøbenhavn* (D. F. D. S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Blyth 24.1.  
s.s. *Knud*, Petersen, afg. Danzig forv. 29.1. til Preston.  
s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

**L**

m.s. *Lalandia*, Borch, ank. Le Havre 27.1.  
s.s. *Laura Mærsk*, ank. Nørresundby 16.1.  
m.s. *Leice Mærsk*, ank. London 17.1.  
s.s. *Lexa Mærsk*, ank. Limerick 18.1.  
s.s. *Lica Mærsk*, afg. Manchester 19.1.  
s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. New York 27.1.  
s.s. *Lilleborg*, afg. Bona 27.1.  
s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
s.s. *London*, Hansen, afg. Nykøbing 27.1.  
m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Rio 27.1. til Kbhvn.

**M**

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
s.s. *Magnus Raaschou*, afg. Vejle forv. 30.1. til Kbhvn.  
s.s. *Maine*, Hansen, afg. Norfolk 14.1. til Rotterdam.  
s.s. *Maja*, Lise, Aarhus-Hamborg Ruten.  
m.s. *Malaya*, Christensen, afg. Singapore 27.1. til Port Said.  
s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Barcelona 24.1.  
s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. London 1.2. til Kbhvn.  
s.s. *Maria Tofst*, afg. Bremen 25.1. til Dublin.  
m.t. *Marie Mærsk*, ank. Port de Bouc 19.1.  
s.s. *Martin Carl*, Hjorth, ank. Dublin 23.1.  
s.s. *Maryland*, Ankersen, ank. Aalborg 18.1.  
s.s. *Mathilde Mærsk*, ank. Emden 18.1.  
m.s. *Meonia*, Frandsen, pass. Minitroi 26.1. p. D. t. Suez.  
s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Kbhvn. forv. 12.2. til Antwerpen.  
s.s. *Møen*, Bager, Kbhvn.-Stège-Nakskov Ruten.

**N**

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. London 23.1.  
s.s. *Nevada*, Kolster, afg. Tyne 23.1.  
m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. Dairen 13.1.  
s.s. *Nidaros*, Clausen, Kbhvn.-Riga Ruten.  
m.s. *Niel Mærsk*, afg. Savannah 18.1.  
s.s. *Nordborg*, afg. Swansea 27.1.  
s.s. *Nordhild*, Westergaard, ank. Sevilla 25.1.  
s.s. *Normandiet*, Sørensen, ank. Rotterdam 28.1.

**O**

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
s.s. *Odin*, Emdal, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Preston forv. 31.1. til Garston.  
s.s. *Oluf Mærsk*, afg. Casablanca 12.1.  
m.s. *Olympia*, Røder, ank. Kbhvn. 27.1.  
m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. B. Aires forv. 3.2. til Kbhvn.

**P**

m.s. *Panama*, Rasmussen, ank. Nakskov 24.12.  
s.s. *Paris*, Larsen, ank. Blyth 14.1.  
m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
m.s. *Peru*, Sørensen, ank. Nakskov 15.1.  
m.s. *Peter Mærsk*, afg. San Pedro 4.1.  
s.s. *Poul Møller*, Schrøder, afg. Odense 31.1. til Danzig.  
s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Aarhus 27.1.

**R**

s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Leith 30.1. til Kbhvn.  
s.s. *Rita*, Willarsen, ank. Oslo 28.1.

s.s. *Rita Mærsk*, ank. Odense 20.1.  
s.s. *Rosenborg*, ank. Susak 28.1.  
s.s. *Dota*, Petersen, afg. Kbhvn. forv. 5.2. til Nakskov.  
s.s. *Robert Mærsk*, ank. Svendborg 12.1.

**S**

s.s. *Saga*, Thornung, afg. Kbhvn. 30.1. til Vestnorge.  
m.s. *Sally Mærsk*, pass. Panama 17.1.  
s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Danzig 23.1. til Bayonne.  
s.s. *Scandia*, Michelsen, afg. Constantza 28.1. til Rotterdam.  
s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Kbhvn. 31.1.  
s.s. *Seine*, Bellec, afg. Harre forv. 31.1. til Dunkirk.  
s.s. *Sejro*, Huuscum, afg. Zeebrygge 27.1. til Odense.  
m.s. *Siam*, Krarup, afg. Frederikstad 27.1. til Oslo.  
s.s. *Sigrun*, Huus, afg. Antwerpen forv. 6.2. til Kbhvn.  
s.s. *Silkeborg*, ank. Blyth 26.1.  
s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Port Talbot 22.1.  
s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Riga forv. 2.2. til Kbhvn.  
s.s. *Skodsborg*, pass. Kbhvn. 24.1.  
s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Kbhvn. 6.2. til Leith.  
s.s. *Slesvig*, Hansen, afg. Varna 24.1.  
s.s. *Sonja*, Egenfeldt, ank. Reykjavik 28.1.  
s.s. *Sonja Mærsk*, afg. Manchester 19.1.  
s.s. *Stadion II*, afg. Stettin forv. 2.2. til Kbhvn.  
s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Newcastle 26.1. til St. Martin.  
s.s. *Stegelborg*, pass. Gibraltar 25.1.  
s.s. *Stjerneborg*, pass. Kap Island 25.1.  
s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Marseille 27.1.  
s.s. *Susan Mærsk Mærsk*, pass. Panama 11.1.  
s.s. *Svanhild*, Ekholdt, afg. New York 10.2.  
s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Manchester forv. 1.2. til Liverpool.  
s.s. *Svava*, Christensen, afg. Kbhvn. 30.1. til Randers.  
s.s. *Søborg*, ank. Vlaarding 22.1.  
s.s. *Sønderjylland*, Høymark, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.

**T**

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Nykøbing F. 31.1. til Danzig.  
m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Longriero 24.1.  
s.s. *Tempo*, Meyer, ank. Aalborg 29.1.  
s.s. *Thyra*, Jans, afg. Leith forv. 6.2. til Kbhvn.  
s.s. *Tiber*, Hull, afg. Dunkirk 30.1. til Havre.  
s.s. *Tjaldur*, Jarltoft, afg. Pasajes 25.1. til Esbjerg.  
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Antwerpen forv. 8.2. til Casablanca.  
m.s. *Tongking*, Jørgensen, afg. Sydney 12.1. til Dakar.  
s.s. *Tovelil*, Vilsmark, under Reparation i Kbhvn.  
s.s. *Trio*, Svane, ank. Danzig 28.1.  
s.s. *Trondhjem*, Thomsen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Lissabon 25.1. til Kbhvn.  
s.s. *Tyr*, Folkenberg, afg. Pasajes 1.2. til Esbjerg.

**U**

s.s. *Uffe*, Har, afg. Antwerpen 2.2. til Kbhvn.  
s.s. *United States*, Voldborg afg. Halifax 29.1.  
s.s. *Uranienborg*, pass. Fernando Noronha 22.1.

**V**

s.s. *Vendia*, Lund, ank. Køge 30.1.  
s.s. *Vibeke Mærsk*, afg. Galaway 16.1.  
s.s. *Viborg*, afg. Gandia 27.1.  
m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, afg. Auckland 22.1.  
s.s. *Victoria* (D. F. K.), Kiilsgaard, afg. Antwerpen 3.2.  
s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
s.s. *Virginia*, Gyhrs, afg. Buenos Aires 24.1. til Kbhvn.

**W**

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Nantes 27.1.

**Y**

s.s. *Ydun*, Fjeldborg, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
s.s. *Yrsa* (D. F. D. S.), Aalborg-Hamborg Ruten.

**Ø**

s.s. *Ørneborg*, ank. Bordeaux 29.1.

**⊗****POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE**

29. 1. 34

3/m. Sk. *Albert*, Christoffersen, ank. Middlesbrough 28.1.  
3/m. Sk. *Elisabeth*, Grube, ank. Tønsberg 22.1.  
3/m. Sk. *Frem*, Christoffersen, ank. Setubal 24.1.  
3/m. Sk. *Frida*, Rasmussen, ank. Douglas 26.1.  
3/m. Sk. *Nathalia*, Rasmussen, ank. Lixø 28.1.  
3/m. Sk. *Nordstjernen*, Kristensen, ank. Danzig 28.1.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
**ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL**ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
**AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.**

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 • 12610

samt paa alle Postkontorer

**DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S**  
 BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION  
 KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING  
 AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28  
 Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.  
 Telegram-Adresse: PACAO

**VINKE & CO.**

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM  
 ANTWERP

Skibsmæglere, Skibsmæglere og  
 Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
 Telegram-Adr.: VINKECO. Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

**M. B. COHN**  
 TOLDBODVEJ 22  
 KØBENHAVN  
 K.  
 TELEFON 1408  
 TELEGRAM-ADR.:  
 AMIANTE  
 GRUNDLAGT 1848

Telefoner { Grimsby No. 6621  
 Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

**JOHN SUTCLIFFE & SON**

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,  
 Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

88, Mosley Street ... Manchester  
 7, Chapel Street ... Liverpool  
 Somerton Buildings,  
 John Bright Street Birmingham  
 229, Swan Arcade ... Bradford  
 "York House",  
 5/7, St. Mary Axe, London, E. C. 3  
 King's Dock ... Immingham

**HERMAN ANDERSSON**

Etabl. 1902 Adm. Dir.: A. F. WILÉN

Skibsmæglere · Assurance · Speditører

Tel.-Adr. ANDERSSONCO. Coder: Alle Shipping-Coder

**ULEÅBORG & HAUKIPUDAS**

Medlem af The Baltic and International Maritime Conference  
 Medlem af The Finnish Shipbrokers Association  
 Spansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »HACKLINS« Scott's Code, 10th Edition. The Boe Code

**O. W. HACKLIN & Co.**

Skibsmæglere — Befragtning  
 Forsikring — Havariagenter — Speditører

Medlemmer af The Baltic and International Maritime Conference  
 Agenter for Nordisk Skibsførerforening

Dansk Vicekonsulat  
**RÄFSÖ & MANTYLUOTO**  
 (Björneborg's District) FINLAND

**A.B. Ostrobotnia Stevedore O.Y.**

**WASA**

Medlemmer af  
 THE ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Repræsentant i København: Jørgen A. Rasmussen

**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.**

**WASA (Finland)**

Medlemmer af  
 THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
 THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
 IN FINLAND

Tel.-Adr. EKLOF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

**D. EKLÖF & Co.**

SKIBSMÆGLERE  
 BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION

YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)  
 og MOLLERSVIK & HIMANGO

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

**ADOLF LAHTI**

Uleåborg & Haukipudas (Incl. Ijo-Röyttä)

Dampskibs-, Sejlskibs- og Forsikringsagent  
 Spedition

Tel.-Adr. LAHTI, ULEÅBORG  
 Coder: Boe, Scott's 1906, Watkin's 1904, Baltic Code, Zebra (3)  
 Seedienstschlüssel, Owners' & Captains' Code

**SCANDINAVIAN COAL BUYERS**

**IN A NUTSHELL**

GUIDE TO SCANDINAVIAN COAL IMPORTERS,  
 COAL AGENTS AND SHIPOWNERS

Price, 10/-, post free.

SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE

(The International Weekly)

33, Amaliegade

Copenhagen, Denmark

FOREIGN BUNKERING

TOWAGE

STEVEDORING

PROVISION-

AGENTS

**DANISH MARITIME SERVICE**

TELEGRAMS:  
 "AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

**COPENHAGEN**

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

50. Aargang.

København 31. Januar 1934.

Nr. 5.

---

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

---

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parenthes, 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, og de der angaar Fyr, er angivet fra Søen.**

---

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Fortegnelse over danske og islandske Fyr og Taagesignalstationer (A) samt Radiofyr og Undervandssignalstationer (B) 1934. Pris: Kr. 5,00.

(Sluttet den 27. December 1933. Inkl. E. f. S. Nr. 52 for 1933).

Annuleret er: Fortegnelse over danske og islandske Fyr og Taagesignalstationer 1929.

## I. Østersøen.

### 232. Danmark. Gedser Rev Fyrskib ombyttet med nyt Fyrskib.

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 51/2906 1933 meddeles, at det tidligere *Gedser Rev Fyrskib* paa  $54^{\circ} 27' (12'')$  N.  $12^{\circ} 11' (00'')$  E. nu er ombyttet med et Fyrskib med elektrisk Fyr og Taagesignaler samt urkontrolleret Radiofyr. Det nye Fyrskib har 2 Master, og paa den forreste er den faste Fyrlanterne anbragt. Der findes ingen Ballon eller anden Topbetegnelse paa Masten.

Fyrkarakteren er uforandret. Flammens Højde: 14 m. Synsvide:  $12,5$  Sm. Lysevne: 19 Sm. — Fyret vil blive tændt om Dagen under usigtbare Vejrforhold, d. v. s. naar Lufttaagesignalet er i Virksomhed.

Lufttaagesignalet afgives med Nautofon. Tonefrekvens: 400 c/s. Signalet er To-Toner hver  $30^s$ , Tone  $5^s$ , Pause  $2^s$ , Tone  $5^s$ , Pause  $18^s$ .

Undervandstaagesignalet afgives med Hydrofon. Tonefrekvens: 1050 c/s. Signalet er To-Toner hver  $30^s$ , Tone  $5^s$ , Pause  $2^s$ , Tone  $5^s$ , Pause  $18^s$ . — Undervandssignalet er for Afstandsbestemmelse kombineret med Radiofyret.

Angaaende Radiofyret henvises til Følgeblad til E. f. S. Nr. 1—1934.

Forandringerne findes indført i Fyr-Fortegnelsen 1934.

(E. f. S. Nr. 51/2906 1933. Kort Nr. 240, 291, 292, 279 og 280. Danske Lods, Side 401. Fyr-Fort. Nr. 460 og Side 239.)

### 233. (P). Sverige. Öregrundsgrepen. Norrbådan. Sømærke inddrages.

(U. f. s. Nr. 46/2981. Stockholm 1933.)

Ved Foraarudlægningen 1934 inddrages Stagen med Kost paa c.  $60^{\circ} 27',_{23}$  N.  $18^{\circ} 22',_{00}$  E., ved *Norrbådan*.



234. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Gävle. Limön S. Sømærke inddrages.  
(U. f. s. Nr. 46/2979. Stockholm 1933.)  
Ved Foraarsudlægningen 1934 inddrages Stagen med Kost paa c.  $60^{\circ} 42'_{,36}$  N.  $17^{\circ} 20'_{,25}$  E., ved Løbet til Gävle S. om Limön.
235. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Gävle. Skräddarhällan. Sømærker inddrages.  
(U. f. s. Nr. 46/2978. Stockholm 1933.)  
Ved Foraarsudlægningen 1934 inddrages nedennævnte Sømærker ved den W.-lige Gren ved Skrädderhällan af Løbet til Gävle:  
1. Stagerne paa henholdsvis c.  $60^{\circ} 45'_{,95}$  N.  $17^{\circ} 22'_{,20}$  E. og c.  $60^{\circ} 45'_{,35}$  N.  $17^{\circ} 21'_{,96}$  E.  
2. Stagen med Kost paa c.  $60^{\circ} 45'_{,42}$  N.  $17^{\circ} 22'_{,05}$  E.
236. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Skærgeaarden inden for Bonden. Sømærke inddrages.  
(U. f. s. Nr. 46/2976. Stockholm 1933.)  
Ved Foraarsudlægningen 1934 inddrages Stagen paa c.  $63^{\circ} 29'_{,05}$  N.  $19^{\circ} 57'_{,20}$  E., ved Mattesgrund.
237. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Løbet til Kågefjärden. Sømærker inddrages.  
(U. f. s. Nr. 46/2975. Stockholm 1933.)  
Ved Foraarsudlægningen 1934 inddrages nedennævnte Sømærker:  
1. Stagen paa c.  $64^{\circ} 48'_{,43}$  N.  $21^{\circ} 13'_{,92}$  E., ved Grunden Svan.  
2. Stagen med Kost paa c.  $64^{\circ} 49'_{,98}$  N.  $21^{\circ} 04'_{,77}$  E.
238. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Løbet til Brännfors. Sømærker inddrages.  
(U. f. s. Nr. 46/2974. Stockholm 1933.)  
Ved Foraarsudlægningen 1934 inddrages nedennævnte Sømærker:  
Stagerne paa henholdsvis c.  $64^{\circ} 59'_{,90}$  N.  $21^{\circ} 25'_{,50}$  E. og c.  $65^{\circ} 00'_{,40}$  N.  $21^{\circ} 25'_{,00}$  E.
239. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Løbet Rönnskär-Pitsundet. Sømærker inddrages.  
(U. f. s. Nr. 46/2973. Stockholm 1933.)  
Ved Foraarsudlægningen 1934 inddrages nedennævnte Sømærker:  
1. Stagerne paa henholdsvis c.  $65^{\circ} 06'_{,45}$  N.  $21^{\circ} 36'_{,75}$  E., ved Rävgrund, og c.  $65^{\circ} 10'_{,10}$  N.  $21^{\circ} 35'_{,35}$  E.  
2. Stagen med Kost paa c.  $65^{\circ} 07'_{,93}$  N.  $21^{\circ} 37'_{,50}$  E., S. for Leskär.
240. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Løbet til Piteå gennem Djupsundet. Sømærker inddrages.  
(U. f. s. Nr. 46/2972. Stockholm 1933.)  
Ved Foraarsudlægningen 1934 inddrages nedennævnte korte og tykke Sømærker:  
1. De sorte Stager paa henholdsvis c.  $65^{\circ} 16'_{,75}$  N.  $21^{\circ} 28'_{,53}$  E. og c.  $65^{\circ} 17'_{,42}$  N.  $21^{\circ} 27'_{,18}$  E.  
2. Stagerne med Kost paa henholdsvis c.  $65^{\circ} 16'_{,77}$  N.  $21^{\circ} 28'_{,60}$  E. og c.  $65^{\circ} 17'_{,38}$  N.  $21^{\circ} 27'_{,25}$  E.
241. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Løbet Luleå-Pitsundet. Sømærker inddrages.  
(U. f. s. Nr. 46/2971. Stockholm 1933.)  
Ved Foraarsudlægningen 1934 inddrages nedennævnte Sømærker:  
Stagerne med Kost paa henholdsvis c.  $65^{\circ} 18'_{,10}$  N.  $21^{\circ} 45'_{,50}$  E., ved Vargögrund, c.  $65^{\circ} 16'_{,48}$  N.  $21^{\circ} 44'_{,77}$  E., c.  $65^{\circ} 15'_{,44}$  N.  $21^{\circ} 45'_{,50}$  E., c.  $65^{\circ} 14'_{,40}$  N.  $21^{\circ} 45'_{,60}$  E. og c.  $65^{\circ} 11'_{,74}$  N.  $21^{\circ} 38'_{,00}$  E., ved Eriksgrund.
242. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Løbet til Kallaxö. Sømærker inddrages.  
(U. f. s. Nr. 46/2969. Stockholm 1933.)  
Ved Foraarsudlægningen 1934 inddrages samtlige Sømærker ved Løbet:  
1. Den sorte Stage med 1 Ballon paa c.  $65^{\circ} 28'_{,50}$  N.  $22^{\circ} 04'_{,50}$  E.  
2. Stagerne paa henholdsvis c.  $65^{\circ} 30'_{,05}$  N.  $22^{\circ} 03'_{,25}$  E. og c.  $65^{\circ} 28'_{,65}$  N.  $22^{\circ} 03'_{,50}$  E.  
3. Stagerne med Kost paa henholdsvis c.  $65^{\circ} 29'_{,90}$  N.  $22^{\circ} 03'_{,30}$  E. og c.  $65^{\circ} 28'_{,77}$  N.  $22^{\circ} 03'_{,80}$  E.

243. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Løbet til Rånö. Sømærker inddrages.  
(U. f. s. Nr. 46/2968. Stockholm 1933.)  
Ved Foraarsudlægningen inddrages nedennævnte Sømærker:  
1. Stagen paa c.  $65^{\circ} 34'_{,38}$  N.  $22^{\circ} 27'_{,40}$  E., ved *Fjärdsgrund*.  
2. Stagerne med Kost paa henholdsvis c.  $65^{\circ} 36'_{,57}$  N.  $22^{\circ} 28'_{,80}$  E. og c.  $65^{\circ} 48'_{,00}$  N.  $22^{\circ} 27'_{,56}$  E.
244. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Løbet Rånö-Siksundet. Sømærker udlægges.  
(U. f. s. Nr. 46/2967. Stockholm 1933.)  
Ved Foraarsudlægningen 1934 udlægges nedennævnte nye Sømærker:  
1. En Stage med Kost paa c.  $65^{\circ} 46'_{,10}$  N.  $22^{\circ} 50'_{,93}$  E., S. for en  $6,5$  m Grund (dagligt Lavvande).  
2. En Stage med Kost paa c.  $65^{\circ} 46'_{,41}$  N.  $22^{\circ} 47'_{,20}$  E., S. for Grunden *Rödsankan*.
245. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Løbet Malören-Kalix. Sømærke flyttes.  
(U. f. s. Nr. 46/2966. Stockholm 1933.)  
Ved Foraarsudlægningen 1934 flyttes den sorte Stage med 1 Ballon paa c.  $65^{\circ} 40'_{,60}$  N.  $23^{\circ} 24'_{,40}$  E., ved *Läsgrund*, til c.  $65^{\circ} 40'_{,60}$  N.  $23^{\circ} 24'_{,55}$  E., E. for en  $6,3$  m Grund (dagligt Lavvande).
246. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Løbet til Båtskärsnäs. Sømærker inddrages.  
(U. f. s. Nr. 46/2965. Stockholm 1933.)  
Ved Foraarsudlægningen 1934 inddrages nedennævnte Sømærker:  
Stagerne paa henholdsvis c.  $65^{\circ} 45'_{,60}$  N.  $23^{\circ} 27'_{,80}$  E. og c.  $65^{\circ} 46'_{,00}$  N.  $23^{\circ} 27'_{,33}$  E.
247. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Kengalafjärden. Sømærke inddrages.  
(U. f. s. Nr. 46/2964. Stockholm 1933.)  
Ved Foraarsudlægningen 1934 inddrages Stagen paa c.  $65^{\circ} 40'_{,29}$  N.  $23^{\circ} 38'_{,52}$  E., ved *Tärngrund*.
248. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Løbet Malören—Salmis. Afmærkning forandres.  
(U. f. s. Nr. 46/2963. Stockholm 1933.)  
Ved Foraarsudlægningen 1934 sker følgende Forandringer i Afmærkningen:  
1. Stagen med Tvertræ paa c.  $65^{\circ} 36'_{,00}$  N.  $23^{\circ} 41'_{,15}$  E. ombyttes med en Stage med nedadvendt Kost over 1 Ballon.  
2. Stagen med nedadvendt Kost over 1 Ballon paa c.  $65^{\circ} 36'_{,80}$  N.  $23^{\circ} 44'_{,00}$  E., ved *Sandgrund*, inddrages.
249. Finland. Bottniske Bugt. Rödkallen Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 2/45. Helsingfors 1934.)  
*Rödkallen Fyr* paa c.  $65^{\circ} 19'$  N.  $22^{\circ} 22'$  E. er slukket for Vinterperioden.
250. Finland. Skärgårdshavet. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 2/49. Helsingfors 1934.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Lypertö övre* c.  $60^{\circ} 36'$  N.  $21^{\circ} 14'$  E. *Lypertö nedre*.
251. Finland. Finske Bugt. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 2/44. Helsingfors 1934.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Porkkala* c.  $59^{\circ} 56'$  N.  $24^{\circ} 24'$  E. *Vormö—Högholm*. *Stora Ångestö*. *Elgsö*. *Påvskär*. *Barösunds lotsstuga*. *Sparvholm*. *Hyklösund*. *Svartö—Höganäs*. *Djupkubb*. *Busö*. *Epskär övre og nedre*. *Julö*. *Furuholm*. *Koön*. *Aspharu*. *Kalvholm övre og nedre*. *Stengrund*. *Tvärminne övre, östra og västra*. *Hundhället*. *Andalskär*.
252. Estland. Finske Bugt. Kunda Fyr forandres.  
(N. t. M. Nr. 1/6. Tallinn 1934.)  
*Kunda Fyr* paa c.  $59^{\circ} 31'_{,1}$  N.  $26^{\circ} 32'_{,7}$  E. vil den 1. Februar d. A., uden nærmere Meddelelse, blive forandret til at lyse, som følger:

1. Grønt i Pejll. fra Kysten til 156°.
  2. Hvidt i — - 156<sup>4</sup> til 182°.
  3. Rødt i Pejll. fra 182° til Kysten.
- Iøvrigt uforandret.  
(Kort Nr. 277.)

**253. Estland. Finske Bugt. Kunda Red. Afmærkning forandres.**

(N. t. M. Nr. 1/4 og 1/5. Talinn 1934.)

Ved Foraarssudlægningen 1934 sker følgende Forandringer i Afmærkningen (uden nærmere Meddelelse):

1. De hvid- og rødmaalede Spirtønder med rødt Tvertræ henholdsvis 1325 m 347° og 1263 m 344° fra *Kunda Fyr* inddrages.
  2. En hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste udlægges 1425 m 349<sup>1/2</sup>° fra *Kunda Fyr*.
- Kunda Fyr*: c. 59° 31',<sub>1</sub> N. 26° 32',<sub>7</sub> E.  
(Kort Nr. 277.)

**254. Estland. Finske Bugt. Aegna (Vulf) Lys- og Fløjtetønde inddraget for Vinteren.**

(N. t. M. Nr. 1/7. Talinn 1934.)

Lys- og Fløjtetønden *Aegna* paa c. 59° 36',<sub>4</sub> N. 24° 42',<sub>8</sub> E. er inddraget for Vinterperioden.

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**

**255. Danmark. Sundet. Hornbæk NNW. Vrags Plads.**

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 4/229 1934 meddeles, at den nøjagtige Plads for Vraget af den sunkne Muddermaskine er 56° 08' 05" N. 12° 25' 16" E.  
(E. f. S. Nr. 4/229 1934. Kort Nr. 312, 210, 278, 211 og 280.)

**256. (P). Sverige. Sundet. Ven. Kyrckbacken Fyr forandres.**

(U. f. s. Nr. 4/196. Stockholm 1934.)

*Kyrckbacken Fyr* paa c. 55° 54',<sub>6</sub> N. 12° 40',<sub>5</sub> E. vil den 15. Februar d. A. blive forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 4<sup>s</sup>. Flammens Højde: c. 5,<sub>5</sub> m. En hvidmalet Jernbaake. Fyret skal lyse, som følger:

1. Grønt i Pejll. fra c. 330° til c. 77°.
2. Hvidt i — - c. 77° - c. 97°.
3. Rødt i — - c. 97° - c. 120°.
4. Grønt i Pejll. fra c. 120° til c. 160°.
5. Hvidt (evt. uforst.) i Pejll. fra c. 160° til c. 313°.

(E. f. S. Nr. 46/2617 1933. Kort Nr. 312 og 210. Danske Lods, Side 259.)

**257. (P). Sverige. Sundet. Ålabodarne Fyr forandres.**

(U. f. s. Nr. 4/196. Stockholm 1934.)

*Ålabodarne Fyr* paa c. 55° 56',<sub>4</sub> N. 12° 46',<sub>5</sub> E. vil den 15. Februar d. A. blive forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 1,<sub>5</sub><sup>s</sup>. Flammens Højde: c. 5,<sub>5</sub> m. En hvidmalet Jernbaake. Fyret skal lyse, som følger:

1. Rødt i Pejll. fra c. 130° til c. 168°.
2. Hvidt, uforst. i Pejll. fra c. 168° til c. 312°.
3. Grønt i Pejll. fra c. 312° til c. 342°.
4. Hvidt i — - c. 342° - c. 130°.

(E. f. S. Nr. 46/2618 1933. Kort Nr. 312 og 210. Danske Lods, Side 257.)

**258. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.**

Ved Opmaalingen den 23. Januar d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 6,<sub>4</sub> m i E.-Siden af Renden, 5,<sub>3</sub> m i Midten af Renden og 3,<sub>7</sub> m i W.-Siden af Renden.

c. 54° 51' N. 12° 13<sup>1/4</sup>' E.

(E. f. S. Nr. 1/64 1934.)

**259. Danmark. Store-Bælt. Klæpen Lys- og Fløjtetønde genudlagt.**

Lys- og Fløjtetønden *Klæpen* paa c. 55° 30' N. 10° 45' E. er atter udlagt paa Station og den hvide Stumptønde med 1 nedadvendt Kost inddraget.

(E. f. S. Nr. 51/2917 1933.)

**260. Danmark. Store-Bælt. Halsskov Rev Fyrskib genudlagt.**

Fyrskibet *Halsskov Rev* paa c. 55° 20' N. 11° 03' E. er atter udlagt paa Station og Reservefyrskibet inddraget.  
(E. f. S. Nr. 4/217 1934.)

**261. Danmark. Store-Bælt. Nyborg Fjord. Sømærke flyttet. Oplysning om Fyrs Plads.**

1. Den hvide Stage med Halmvisk, *Avernakke Hage*, paa 55° 18' (05") N. 10° 47' (49") E. er flyttet til 55° 18' (07") N. 10° 47' (42") E.

2. *Nyborg* bageste Ledefyr er beliggende 138 m 329° fra Forfyret, hvis Plads er 55° 18' 23" N. 10° 47' 35" E.

(Kort Nr. 290, 299, 220 og 221. Danske Lods, Side 319. Fyr-Fort. Nr. 336. Søm.-Fort. Side 47, Nr. 14.)

**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****262. Sverige. Kattegat. Vinga Fyrskib. Radiofyr og Undervandstaagesignal forandret.**

(U. f. s. Nr. 4/245. Stockholm 1934.)

1. Radiofyret om Bord i Fyrskibet *Vinga* paa c. 57° 34' N. 11° 36' E. er forandret, som følger:

Bølgelængde: 303,5 kc/s (988 m). Tonehøjde: 1005 Sv/s. Radiosignalet er:

a. Bogstaverne VI 2 Gange	9,5 <sup>s.</sup>
b. Pause	1,3 <sup>s.</sup>
c. 14 Streger, hver af 1 <sup>s.</sup> Varighed med en mellemliggende Pause af 0,3 <sup>s.</sup>	17,9 <sup>s.</sup>
d. Pause	0,3 <sup>s.</sup>
e. En lang Streg	14,0 <sup>s.</sup>
f. Pause	1,3 <sup>s.</sup>
g. Bogstaverne VI 1 Gang	5,7 <sup>s.</sup>
h. Pause	10,0 <sup>s.</sup>

Gentagelse af ovenstaaende Signal

Hele Signalets Varighed

Pause

Periode

Under Taage og i usigtbart Vejr afgives Signalet hver 6<sup>m.</sup>, begyndende ved det 0<sup>m.</sup>, 6<sup>m.</sup>, 12<sup>m.</sup> o. s. v. af hver Time.

I klart Vejr afgives Signalet 2 Gange hver Time ved det 12<sup>m.</sup> og 18<sup>m.</sup>.

A n m. Radiosignalet afgives indtil videre ikke i klart Vejr.

2. Radiofyret er ude af Virksomhed i Tidsrummet fra Kl. 1230—Kl. 1245 (G.M.T.), da Fyrskibet i dette Tidsrum staar i Telefonforbindelse med *Göteborg Radio*.

3. Undervandstaagesignalet har bibeholdt sin Karakter, men afgives kun 1 Gang hver 1<sup>m.</sup>.

A n m. Undervandstaagesignalet afgives indtil videre ikke i klart Vejr.

(E. f. S. Nr. 46/2624 1933. Danske Lods, Side 219.)

**263. (P). Sverige. Kattegat. Ankerpladsen ved Käsö. Sømærker inddrages.**

(U. f. S. Nr. 46/2995. Stockholm 1933.)

Ved Foraarsudlægningen 1934 inddrages nedennævnte Sømærker:

1. Stagerne paa henholdsvis c. 57° 37',<sub>93</sub> N. 11° 45',<sub>13</sub> E. og c. 57° 37',<sub>87</sub> N. 11° 45',<sub>42</sub> E.

2. Stagerne med Kost paa henholdsvis c. 57° 38',<sub>10</sub> N. {11° 44',<sub>95</sub> E., c. 57° 38',<sub>00</sub> N. 11° 45',<sub>30</sub> E. og c. 57° 37',<sub>90</sub> N. 11° 45',<sub>67</sub> E.

**264. (P). Sverige. Kattegat. S-lige Løb til Göteborg. Donsö huvud—Knarrholmen. Sømærker inddrages.**

(U. f. s. Nr. 46/2994. Stockholm 1933.)

Ved Foraarsudlægningen 1934 inddrages nedennævnte Sømærker:

Stagerne med Kost paa henholdsvis c. 57° 36',<sub>08</sub> N. 11° 49',<sub>48</sub> E., c. 57° 36',<sub>27</sub> N. 11° 49',<sub>62</sub> E. og c. 57° 36',<sub>37</sub> N. 11° 49',<sub>72</sub> E.

265. (P). Sverige. Skagerrak. Løbet til Hunnebostrand. Afmærkning forandres.  
(U. f. s. Nr. 46/2996. Stookholm 1933.)  
Ved Foraarssudlægningen 1934 sker følgende Forandringer i Afmærkningen:  
1. Stagen med Kost paa c.  $58^{\circ} 26'_{,98}$  N.  $11^{\circ} 12'_{,95}$  E., ved NW.-Siden af en  $4,6$  m Grund inddrages.  
2. En Stage udlægges paa c.  $58^{\circ} 26'_{,88}$  N.  $11^{\circ} 13'_{,07}$  E., ved SE.-Siden af den i (1) nævnte Grund.  
3. Stagen paa c.  $58^{\circ} 27'_{,18}$  N.  $11^{\circ} 14'_{,73}$  E. flyttes til c.  $58^{\circ} 27'_{,13}$  N.  $11^{\circ} 14'_{,63}$  E., ved S.-Siden af en  $6,5$  m Grund.  
4. En Stage udlægges paa c.  $58^{\circ} 26'_{,80}$  N.  $11^{\circ} 16'_{,15}$  E., ved S.-Siden af en  $5$  m Grund.  
5. En Stage med Kost udlægges paa c.  $58^{\circ} 26'_{,65}$  N.  $11^{\circ} 16'_{,37}$  E., ved NE.-Siden af en  $4,2$  m Grund.

(Se Tillæg.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

266. (T). Norge. Florø N. Drågeskjærflu. Midlertidig Fyrbelysning.  
(B. f. F. Nr. 2. Oslo 1934.)  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 3/138 1934 meddeles, at under Reparationen af *Drågeskjærflu* Fyr paa c.  $61^{\circ} 39'_{,0}$  N.  $4^{\circ} 59'_{,0}$  E. er der ved Fyret om Natten anbragt 2 klare Lanterner lodret for hinanden og paa Stagen paa *Viktoriagrunden* 1 rød Lanterne.  
(E. f. S. Nr. 3/138 1934.)
267. Nordsøen. Terschellingerbank. Vrag.  
(N. t. M. Nr. 150. London 1934.)  
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, rapporteres at ligge paa c.  $53^{\circ} 39'$  N.  $4^{\circ} 20'$  E.
268. (T). Belgien. Wester Schelde. Plaat van Doel S. Afmærkning [midlertidig forandret].  
(B. a. Z. Nr. 17/174. 's-Gravenhage 1934.)  
Den røde og sorte, vandret stribede Kugletønde med liggende Kryds *F—OD* paa c.  $51^{\circ} 19'_{,9}$  N.  $4^{\circ} 16'_{,1}$  E. er midlertidig ombyttet med en rød og sort, vandret stribet Lystønde *F—OD*, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver  $10^s$ , Lys  $7^s$ , Mørke  $3^s$ .
269. (T). Belgien. Wester Schelde. Kruisschans. Baake midlertidig ombyttet med Tønde.  
(B. a. Z. Nr. 17/175. 's-Gravenhage 1934.)  
Baaken med Cylinder paa  $51^{\circ} 17' 42''$  N.  $4^{\circ} 18' 49''$  E., ved Afløbskanalen fra *Belgische Sluis*, er ødelagt og midlertidig erstattet med en grøn Stumptønde.
270. Belgien. Ostende. Vrag fjernet. Vragafmærkning inddraget.  
(Avis provisoire. Ostende 1934.)  
Vraget af Fiskerkutteren, der laa sunket paa  $51^{\circ} 14'$  ( $36''$ ) N.  $2^{\circ} 55'_{,7}$  ( $13''$ ) E. c.  $360$  m  $204^{\circ}$  fra *Ostende* røde Havnefyrr, er fjernet og Vragafmærkningen inddraget.  
(E. f. S. Nr. 2/89 1934.)
271. (P). England. Galloper Fyrskib. Topbetegnelse anbringes atter.  
(N. t. M. Nr. 4. Trinity House. London 1934.)  
Omkring den 24. Februar d. A. vil den tidligere Topbetegnelse, to Kegler med Spidserne opad, lodret for hinanden, atter blive anbragt paa Stormasten af Fyrskibet *Galloper* paa c.  $51^{\circ} 44'$  N.  $1^{\circ} 58'$  E.  
(E. f. S. Nr. 23/1309 1931.)
272. (T). England. Themsen Anduvning. Kentish Knock Fyrskib ombyttes midlertidigt.  
(N. t. M. Nr. 3. Trinity House. London 1934.)  
Omkring den 24. Februar d. A. vil Fyrskibet *Kentish Knock* paa c.  $51^{\circ} 39'$  N.  $1^{\circ} 41'$  E. uden nærmere Meddelelse midlertidig for et Tidsrum af c. 2 Maaneder blive ombyttet med et Reservefyrrskib, der fører Fyrlanternen paa Toppen af Masten. Fyrkarakteren er uforandret, men Lysevnen er betydelig formindsket. Taagesignalerne, hvis Karakter er uforandret, afgives med henholdsvis Sirene og Undervandsklokke.  
Meddelelse om Genudlægning af Hovedfyrrskibet fremkommer ikke.

273. (T). Skotland. Firth of Forth og Anduvning. Fiskeri med Drivnet. Advarsel.  
(N. t. M. Nr. 136. London 1934.)  
En større Flaade af Dampbaade og Motorbaade vil indtil omkring Slutningen af Marts drive Fiskeri med Drivnet i *Firth of Forth*. Fiskegrundene strækker sig almindeligvis fra *Dysart* (c. 56° 07' N. 3° 07' W.) til c. 20 Sm E. herfor og fra SE. for til NE. for *Isle of May* (c. 56° 11' N. 2° 33' W.).  
Alle Skibe, der anduver eller forlader *Firth of Forth*, anmodes om at holde skarpt Udkig for at undgaa Beskadigelser af ovennævnte Net.

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

274. (T). Frankrig. Portrieux. Baake forsvundet.  
(A. a. N. Nr. 3/81. Paris 1934.)  
Baaken *l'Aiguilette* paa c. 48° 39' N. 2° 49' W. er forsvundet.
275. (T). Frankrig. Ile Bréhat. Baaker forsvundet.  
(A. a. N. Nr. 3/82. Paris 1934.)  
Nedennævnte Baaker er forsvundet:  
a. *Bongrève* c. 48° 49' N. 2° 58' W.  
b. *Min Treuze* c. 48° 50' N. 3° 00' W.
276. England S.-Kyst. Southampton Water. North Thorn Lystønde flyttet.  
(N. t. M. Nr. 114. London 1934.)  
Lystønden *North Thorn* er flyttet c. 0,07 Sm i Retningen 70° og ligger nu paa c. 50° 48' N. 1° 18' W., 1,2 Sm 97½° fra *Bourne Gap* Baake.

#### VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

277. Island S.-Kyst. Dyrhólaey Radiofyr atter i Virksomhed.  
(Telegram fra Fyrdirektøren. Reykjavik 1934.)  
*Dyrhólaey* Radiofyr paa c. 63° 24' N. 19° 08' W. er atter i Virksomhed.  
(E. f. S. Nr. 4/221 1934.)
278. (T). Frankrig. Ile d'Yeu. Les Chiens Perrins Fyr midlertidig slukket.  
(A. a. N. Nr. 4/126. Paris 1934.)  
*Les Chiens Perrins* Fyr paa c. 46° 44' N. 2° 25' W. er for Tiden slukket.
279. (T). Guinea Bugt. Spansk Guinea. Bata Fyr midlertidig slukket.  
(A. a. l. N. Nr. 2/44. San Fernando 1934.)  
*Bata* Fyr paa c. 1° 52' N. 9° 46' E. er for Tiden slukket.
280. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Machias Bugt. Avery Rock Fyr forandret. Taagesignal nedlagt. Klokketønde udlagt.  
(N. t. M. Nr. 1/1. Washington 1934.)  
1. *Avery Rock* Fyr paa c. 44° 39' N. 67° 21' W. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 4<sup>s</sup>.  
2. Taagesignalet med Klokke ved Fyret er nedlagt.  
3. En rød Klokketønde *Avery Rock Bell Buoy 4* er udlagt i 13,7 m Vand c. 90 m 240° fra Fyret.  
(E. f. S. Nr. 51/2936 1933.)
281. (P). Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sound. Connecticut. New Haven Anduvning. Southwest Ledge Fyr forandres.  
(N. t. M. Nr. 2/64. Washington 1934.)  
Omkring den 7. Februar d. A. forandres *Southwest Ledge* Fyr paa c. 41° 14' N. 72° 54½' W. til at vise rødt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 4,5<sup>s</sup>. Samtidig forøges Lysevnen betydeligt. Den nuværende røde Lysvinkel nedlægges.

282. Forenede Stater i Nord-Amerika. Georgia. St. Simon Sound. Ledefyr forandres.  
(N. t. M. Nr. 1/10. Washington 1934.)  
Omkring den 1. Februar d. A. forandres *St. Simon Sound* Ledefyr, som følger:  
1. Forfyret forandres til at vise hvidt Et-Blink hver 1<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 0,7<sup>s</sup>.  
2. Bagfyrets Lysevne forøges betydeligt.  
c. 31° 08' N. 81° 23' W.

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

283. Colombia N.-Kyst. Puerto Colombia. Morro Hermoso Fyr atter tændt.  
(N. f. S. Nr. 4/287. Berlin 1934.)  
*Morro Hermoso* Fyr paa 10° 58' 16" N. 75° 01' 45" W. er atter tændt. Flammens Højde: 121 m.  
(E. f. S. Nr. 51/2938 1933.)
284. Karaibiske Hav. Aruba. Colorado Point. Grund. Advarsel.  
(N. t. M. Nr. 2/72. Washington 1934.)  
En Grund med 8,8 m (Springtids Lavvande) er fundet paa c. 12° 25' N. 69° 52' W., c. 1/2 Sm 101° fra *Colorado Point*, SE.-Spidsen af *Aruba*.  
Ved Rundingen af *Colorado Point* skal man gaa mindst 1 Sm fra Pynten.
285. (P). Porto Rico. Cape San Juan Fyr forandres.  
(N. t. M. Nr. 1/14. Washington 1934.)  
Omkring den 18. Februar d. A. forandres *Cape San Juan* Fyr paa 18° 23' (01") N. 65° 37' (07") W. til at vise hvidt Et-Blink hver 15<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 14<sup>s</sup>.  
(E. f. S. Nr. 44/2096 1932.)
286. Brasilien. Tamandaré Fyr. Oplysning om Fyr.  
(N. t. M. Nr. 1/15. Washington 1934.)  
*Tamandaré* Fyr paa c. 8° 45' S. 35° 06' W. er nu anbragt i et Betontaarn. Flammens Højde er 27 m.
287. (P). Brasilien. Porto de Pedras. Fyr tændt.  
(N. f. S. Nr. 4/290. Berlin 1934.)  
Paa Højen *Tres Coqueiros* er paa c. 9° 10' S. 35° 21' W. tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 20<sup>s</sup>. Flammens Højde: 112 m. Synsvide: 20 Sm. Et 53 m højt Jerngittertaarn.
288. Brasilien. Guanabára Bugt. Manóeis de Fóra. Lystønde erstattet med Fyrbaake. Advarsel.  
(N. f. S. Nr. 4/291. Berlin 1934.)  
Den sorte Lystønde paa c. 22° 48' S. 43° 09' W. er inddraget og erstattet med en Fyrbaake paa c. 22° 49',1 S. 43° 09',2 W. paa den over Vandet ragende Klippe lidt E. for *Manóeis Fóra*. Fyrbaaken viser hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>. En 5 m høj, sort Jernsøjle.  
Under Passagen af Fyret skal man holde sig i god Afstand fra det, da en Undervandsklippe ligger flere Meter udenfor Fyrbaaken.
289. Brasilien. Bahia de Paranagua. Ilha do Mel. Oplysning om Fyr.  
(N. t. M. Nr. 129. London 1934.)  
*Ilha do Mel* Fyrs Plads er 25° 29' 38" S. 48° 20' 20" W. Synsvidden er 10 Sm.
290. Chile. Magellan Stræde. Canal Jeronimo. Port Cutter. Skær.  
(N. t. M. Nr. 121. London 1934.)  
Et Skær omgivet af Tang i Havoverfladen, *Roca Miranda*, ligger paa c. 53° 23' S. 72° 27' W., 0,18 Sm 259° fra N.-Spidsen af *Punta Perez*.

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

291. (T). Sardinien. Capo Caccia. Fyr midlertidig forandret.  
(A. a. N. Nr. 351/710. Genua 1933.)  
*Capo Caccia* Fyr paa c.  $40^{\circ} 34' N.$   $8^{\circ} 10' E.$  er under Reparation. Under Udførelsen af Arbejdet viser Fyret midlertidigt hvidt Et-Blink hver  $20^s$ , Blink  $1,3^s$ , Mørke  $18',7^s$ . Synsvide: 14 Sm.
292. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Spezia Red. Isolotto Tino Fyr forandret.  
(A. a. N. Nr. 356/726. Genua 1933.)  
*Isolotto Tino* Fyr paa c.  $44^{\circ} 02' N.$   $9^{\circ} 51' E.$  er forandret og viser nu hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver  $15^s$ , Blink  $0,75^s$ , Mørke  $2^s$ , Blink  $0,75^s$ , Mørke  $2^s$ , Blink  $0,75^s$ , Mørke  $8,75^s$ . Iøvrigt uforandret.  
(E. f. S. Nr. 52/2987 1933.)
293. Tunis. Kerkennah Banke. Oplysning om Afmærkning.  
(A. a. N. Nr. 2/86. Paris 1934.)  
1. Lystønde 1 paa c.  $35^{\circ} 06' N.$   $11^{\circ} 33' E.$  er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $13^s$ .  
2. Lystønde 2 paa c.  $35^{\circ} 02' N.$   $11^{\circ} 37' E.$  er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 32/1567 1932.)

## IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

294. Afrika E.-Kyst. Mozambique. Ilha de Goa (St. George Island). Oplysning om Afmærkning.  
(N. t. M. Nr. 106. London 1934.)  
1. En rød Tønde No. 1 med Kegle med Spidsen opad er udlagt  $1,06$  Sm  $201^{\circ}$  fra *Ilha de Goa* Fyr.  
2. En sort Tønde No. 2 med Cylinder er udlagt  $1,6$  Sm  $265^{\circ}$  fra *Ilha de Goa* Fyr som Afmærkning for *Banco do Sul*.  
3. Den sorte Tønde (A) med Topbetegnelse c.  $0,7$  Sm  $242^{\circ}$  fra *Ilha de Goa* Fyr er inddraget.  
*Ilha de Goa* Fyr: c.  $15^{\circ} 03' S.$   $40^{\circ} 47' E.$
295. Madagascar E.-Kyst. Tamatave. Miot Fyr nedlagt.  
(N. f. S. Nr. 3/200. Berlin 1934.)  
*Miot* Fyr paa c.  $18^{\circ} 19',3 S.$   $49^{\circ} 26',1 E.$  er nedlagt.
296. Malacca Stræde. Pulo Pisang NW. Vrag.  
(N. t. M. Nr. 137. London 1934.)  
E. f. S. Nr. 47/2712 1933 annulleres og erstattes med:  
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, rapporteres at ligge sunket paa c.  $1^{\circ} 34' N.$   $103^{\circ} 05' E.$ ,  $11,85$  Sm  $299\frac{1}{4}^{\circ}$  fra *Pulo Pisang* Fyr.  
N B. Omraadet mellem ovennævnte Plads og *Fair Channel Bank* er undersøgt til en Dybde af  $18,3$  m uden at finde nogen Skibsfartshindring.

## X. Asiens E.-Kyst med Japan.

297. Sunda Øerne. Borneo NW.-Kyst. Tanjong Barram N. Grund.  
(N. t. M. Nr. 138. London 1934.)  
En Grund (Sand) med  $9,1$  m Vand er fundet paa c.  $5^{\circ} 05' N.$   $113^{\circ} 56' E.$
298. Siam Bugt. Siam E.-Kyst. Prasa Anduvning. Skær.  
(N. t. M. Nr. XII/199. Bangkok 1933.)  
Et Skær med c.  $8,0$  m Vand og med en Diameter af c.  $50$  m ligger paa  $12^{\circ} 36' 09'' N.$   $101^{\circ} 49' 03'' E.$



- 299. Siam Bugt. Siam E.-Kyst. Koh Samet Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. XII/209. Bangkok 1933.)  
*Koh Samet Fyr* paa  $12^{\circ} 34' 36''$  N.  $101^{\circ} 27' 08''$  E. er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $10^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mærke  $1,5^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mærke  $7,5^s$ . Iøvrigt uforandret.
- 300. Siam Bugt. Siam E.-Kyst. Koh Chik Nok. Fyr atter tændt.**  
(N. t. M. Nr. XII/207 og XII/215. Bangkok 1933.)  
*Koh Chik Nok Fyr* paa  $12^{\circ} 17' 37''$  N.  $102^{\circ} 14' 24''$  E., paa NW.-Pynten af Øen, er atter tændt. Flammens Højde: 19 m. Synsvide: 8 Sm. Fyret er ubevogtet.  
(E. f. S. Nr. 46/2664 1933.)
- 301. Kina. Yang-Tze Munding. Tung-chow Kryds. Ching-tien Rocks Lystønde og Tung-chow Fyrskib flyttet.**  
(N. t. M. Nr. 141. Shanghai 1933.)  
1. *Ching-tien Rocks* Lystønde er flyttet til c.  $31^{\circ} 59'$  N.  $120^{\circ} 47'$  E.,  $3,45$  Sm  $155^{\circ}$  fra Klokketaarnet paa Toldboden, *Tung-chow*.  
2. *Tung-chow Fyrskib* er flyttet til c.  $31^{\circ} 59'$  N.  $120^{\circ} 46'$  E.,  $2,98$  Sm  $166^{\circ}$  fra det i (1) nævnte Klokketaarn.
- 302. Kina. Dairen Wan. Taaku Ko. Fyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 154. Shanghai 1933.)  
Paa c.  $38^{\circ} 58'$  N.  $121^{\circ} 50'$  E., c. 1200 m  $15\frac{1}{4}^{\circ}$  fra Toppen af *Taaku Shan*, er tændt et nyt Fyr, der viser hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 14 m. Synsvide: 12 Sm. En Pælebaake. Fyret er synligt i Pejlinger fra  $50^{\circ}$  til  $113^{\circ}$ . — Fyret er ubevogtet.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

- 303. Danmark. Fakse Bugt. Rødvig Havn. Havnerglement.**  
Under den 16. Januar d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt et nyt Reglement for Ordenens Overholdelse i *Rødvig Havn* (c.  $55^{\circ} 15',1$  N.  $12^{\circ} 22',8$  E.) i Overensstemmelse med Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v.“ i (ved) *danske Havne* (Broer).  
For Sejladsen inden for Havnens Omraade gælder „Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand“ af 29. Juli 1927.  
Det til Havnen hørende Søomraade er begrænset af Havnens Værker samt af en ret Linie fra Yderenden af den sydøstre Mole til det SW.-ligste Punkt af den vestre Mole.  
Dette Reglement træder i Kraft den 1. Marts 1934.  
(Havnelods, Side 158).
- 304. Danmark. Kattegat. Sejlløbet i Horsens Fjord. Fartbestemmelse.**  
Ministeriet for Søfart og Fiskeri har under den 5. Januar d. A. udstedt følgende Bekendtgørelse angaaende Tilføjelser til de særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand for saa vidt angaar Sejladsen gennem Sejlløbet i *Horsens Fjord*:  
„I Sejlløbets inderste Del paa Strækningen fra *Horsens Havns E.-lige Grænse* til 3500 m fra Havnen maa Damp- og Motorskibe ikke gaa med større Fart end 6 Sm i Timen“. Denne Bekendtgørelse træder i Kraft den 1. Marts 1934.  
*Horsens Havn*: c.  $55^{\circ} 51',4$  N.  $9^{\circ} 52',3$  E.  
(Danske Lods, Side 86 og 178, Tillæg Nr. 3, Side 16. Havnelods, Side 12 og 85.)
- 305. Sverige. Kattegat. Oplysning om Radiopejlstationer.**  
(U. f. s. Nr. 3/169. Stockholm 1934.)  
Fra den 1. Februar d. A. er Bølgelængderne for Radiopejlstationerne *Hällö*, *Vinga* og *Morup* 375 kc/s (800 m), hvilken Bølgelængde ogsaa skal anvendes ved Kvitte-ring for Pejlingen. Fartøjsstationer, der ikke kan sende paa ovennævnte Bølgelængde, maa vedblivende anvende en Bølgelængde af 500 kc/s (600 m). Ved Udsendelsen af Pejling anvender *Göteborg* Kystradio Bølgelængden 500 kc/s (600 m).

Angaaende Stationernes Maksimums Rækkevidde gøres opmærksom paa, at denne er forskellig under den lyse og den mørke Del af Døgnet. For de 3 ovennævnte Stationer er Rækkevidden om Dagen saaledes 150 Sm og om Natten 70 Sm.

Stationernes normalt sikre Pejlsektorer er fra 1. Februar, som følger:

<i>Hällö</i> .....	fra 162° til 335°.
<i>Vinga</i> .....	- 155° - 340°.
<i>Morup</i> .....	- 170° - 330°.

Paa W.-Kysten bør Radiopejling fra Fartøjer, som befinder sig over 70 Sm fra vedkommende Radiopejlstation som Regel begæres fra samtlige 3 W.-Kyststationer (*Hällö, Vinga og Morup*), da der da er større Mulighed for af den fundne Fejltekants Udseende at bedømme Pejlingernes Nøjagtighed.

(Danske Lods, Side 219 og 227..)

### 306. Tyskland. Fremmede Koffardiskibes Forpligtelse til at vise Flag.

(Meddelelse fra Udenrigsministeriet.)

1. Fremmede Koffardiskibe er forpligtet til at føre deres Nationalflag under følgende Omstændigheder:

a. Ved Forbisejlingen af en *tysk* Kystbefæstning, hvorfra det *tyske* Rigskrigsflag vajer, naar Forbisejlingen foregaar indenfor en Afstand af 3 Sm fra Kysten.

b. Ved Møde, indenfor den i (a) nævnte Grænse, med et af den *tyske* Rigsmarines Skibe, hvorfra Rigskrigsflaget vajer.

c. Ved Indsejlingen i en *tysk* Havn og ved Udsejlingen af en saadan.

2. Cheferne for de *tyske* Krigsskibe skal overvaage, at Forskrifterne for Flagføringen for Koffardiskibe efterkommes og er derfor berettigede til

a. i fornødent Fald at fremtvinge Hejningen af Flaget,

b. at fjerne Koffardiskibes Flag, som ikke stemmer overens med de bestaaende Forskrifter, og Vimpler, der ligner den *tyske* Rigsmarines Kommandovimpler, samt forhindre den ubeføjede Anvendelse af det sorte-hvide-røde Flag og Hagekorsflaget.

### 307. (T). Tyskland. Nauen. Radiotidssignal. Oplysning om Udsendelse.

(N. f. S. Nr. 4/310. Berlin 1934.)

Paa Grund af Afstemning af den ombyggede Langbølgesender udsendes Radiotidssignalet i Tiden fra den 29. Januar d. A. og antagelig i c. 14 Dage med Sender DFW: 23,08 kc/s (13 000 m).

*Nauen*: c. 52° 39' N. 12° 55' E.

### 308. Karantænebestemmelser.

(U. f. s. Nr. 3/185. Stockholm 1934.)

*Sverige*. — *Fransk Marokko* S. for Breddeparallellen 33° N., *Spansk Besiddelse Ifni* i *Marokko*, *Nigeria*, *Hedjaz* og *Yemen* i *Arabien* samt de *asiatiske Dele af De Socialistiske Raadsrepublikkers Union* er erklæret fri for Pest. Havnene ved *Røde Hav* er erklæret fri for Kolera.

(Se Tillæg.)

## Tillæg.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

#### 309. Danmark. Kattegat. Aarhus Bugt. Aarhus Havn. Fyr nedlægges.

Nedennævnte Fyr vil i Løbet af den nærmeste Tid blive nedlagt:

1. Det røde, faste Fyr paa 56° 09' 22" N. 10° 13' 24" E., paa E.-Molen c. 200 m indenfor Molehovedet. Fyrtaarnet vil blive fjernet.

2. Det grønne, faste Fyr paa det W.-lige Bolværk ved Indsejlingen til *Slippen*.

3. Det midlertidige røde, faste Fyr paa den korte Dækningsarm, som udgaar fra Bassin IV's E.-lige Bolværk, c. 600 m indenfor E.-Molens Hoved.

(Kort Nr. 252, 227, 278 og 211. Danske Lods, Side 161. Havneloda, Side 20 og 21. Fyr-Fort. Nr. 150 og 156.)

- 310. Danmark. Kattegat. Hals Barre Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.**  
*Hals Barre* Radiofyr paa 56° 57' 18" N. 10° 25' 46" E. sættes den 1. Februar d. A. midlertidig ud af Virksomhed for et Tidsrum af c. 14 Dage.  
 (Fyr-Fort. Side 235.)

## XI. Bekendtgørelser m. m.

- 311. Danmark. Bekendtgørelse om Ændring i „Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand“.**

Under 26. Januar d. A. har Ministeriet for Søfart og Fiskeri udstedt Bekendtgørelse om følgende Ændringer i „Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand“ af 29. Juli 1927:

I § 4, angaaende Fartøj, som samtidig benytter Maskine og Sejl, er tilkommet et nyt Signal, saaledes at § 4 fremtidig affattes, som følger:

„Et Fartøj, som samtidig benytter Maskine og Sejl, skal om Dagen forude og paa det bedst synlige Sted i Rigningen føre en sort Signalfigur, der skal have Form enten som en Kegle med Spidsen opad og med Grundflade 0,61 m i Diameter eller som en Cylinder, mindst 0.60 m høj og 0.30 m i Diameter“.

I § 6 angaaende Vigesignaler er i Pkt. a Flagsignalet NZ erstattet med Flagsignalet D, saaledes at § 6, Pkt. a fremtidig affattes, som følger:

„a. Om Dagen: Flag-Signalet D efter det internationale Signalsystem (International Signalbog 1931) hejst paa Fortoppen. Under Bugsering føres Signalet af det bugserede Skib“.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft den 1. Februar 1934.

(Danske Lods, Side 86, Tillæg Nr. 3, Side 14. Havnelods, Side 10.)

- 312. Island. Vejrmedlinger pr. Radio. Bølgelængde forandret.**

(A. f. s. Nr. 2/4. Reykjavik 1934.)

Vejrtelegrammer udsendes fra *Reykjavik* Radiotelegrafstation (TFA) Kl. 0930 og 1900 paa Hverdage, Kl. 1110 og 1900 paa Helligdage. Bølgelængde: 1961 m. Endvidere Vejrmeddelelser i Forbindelse med radiotelefoniske Meddelelser til Skibe i Tidsrummet 1. September til 31. Maj, Kl. 0140. Bølgelængde: 1639 m.

Vejrmedlinger fra *Islands* Radiotelefonstation (*Utvarp Reykjavikur*) Kl. 1000, 1500 og 1910 paa Hverdage, Kl. 1040 og 1910 paa Helligdage. Bølgelængde: 1639 m. Kl. 1000 (1040) og 1910 bliver Meddelelserne gentaget paa *Engelsk* og *Tysk*.

Radiotelefoniske Meddelelser til Skibe og Baade, som har Modtager-, men ikke Afsenderapparat, bliver udsendt fra *Reykjavik* Radiotelegrafstation efter Vejrmedlingen Kl. 0140 i Tidsrummet 1. September til 31. Maj. Endvidere fra *Islands* Radiotelefonstation Kl. 1230 efter Vejrmedlingen Kl. 1910 og efter de *islandske* Meddelelser Kl. 2115. Bølgelængde: 1639 m. Meddelelserne sendes paa Senderens Ansvar.

Klokkeslettene er *islandsk* Middeltid.

(E. f. S. Nr. 41/2394 1933. Islandske Lods, Side 26.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

4 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10-3000 H.K. PR. CYLINDER



Forsikrings-Aktieselskabet  
**"SKANDINAVIA"**

Stiftet 1899  
Aktiekapital 10 Millioner Krøner

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGER  
samt  
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

KONGENS NYTORV 6 · KØBENHAVN K.  
Telefon 9316 Telgr. Adr. Reassurance

*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

**O**wners' &

**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by  
Nautical Publishing Co.  
33, Amaliegade, Copenhagen.

AKTIESELSKABET

## MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450 Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K

★

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPØRTØRER

**BUNKERKUL**

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

★

KONTRAHENTER FOR  
STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

**DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S**

BEFRAGTNING, KLARERING &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

**SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY**

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 &amp; 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents

&amp; Ship Outfitters.

Consult us - send us your enquiries.

**Jørgen A. Rasmussen, Copenhagen K.**

Telegrams: Jorgaras

World-wide supplies of

33, Amaliegade

Bunker Coals, Fuel &amp; Diesel Oil, Stevedoring, Towage, Docking &amp; Shiprepairs, Insurance, Ships' Supplies

**IVER C. WEILBACH & CO**  
SØLVER & SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744



Telegr.:

Compassweilbach

Specialforretning: Kompasser &amp; Nautiske Instrumenter

**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER

ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING  
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

**ARBEJDSGIVERE  
OG FUNKTIONÆRER***er lige interesserede i Indførelsen af  
en betryggende forsikringsmæssig Pen-  
sionsordning for Personalet.**Indhent Oplysninger og Tilbud fra***PENSIONS Forsikringsanstalten  
AKTIESELSKAB**

(Oprettet af danske Erhvervsorganisationer)

Vestre Boulevard 38 · København V · Tlf.: C. 7809

**Ulykkesforsikringsforbundet for  
dansk Søfart og Fiskeri**

AMALIEGADE 33



Lovpligtig

**Ulykkesforsikring**

af

Skibsbesætninger

FOREIGN BUNKERING  
TOWAGE  
STEVEDORING  
PROVISION-  
AGENTS**DANISH MARITIME SERVICE**

TELEGRAMS:

"AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

**COPENHAGEN****SCANDINAVIAN COAL BUYERS**

IN A NUTSHELL

GUIDE TO SCANDINAVIAN COAL IMPORTERS,  
COAL AGENTS AND SHIPOWNERS

Price, 10/-, post free.

SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE

(The International Weekly)

33, Amaliegade

Copenhagen, Denmark

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 6

FREDAG 9. FEBRUAR 1934

41. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1934

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleum A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers  
Bjernings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegraf-selskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phønix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydske Dampskibsselskab  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugser-selskaber

## FRA UGE TIL UGE

Af Axel Gerfalk.

### DANSK SKIBSFARTSPOLITIK

Paa dette Sted understregedes sidste Uge, hvor nødvendigt det var, netop i Øjeblikket, baade for de store og smaa Skibsfartslande, at holde Tungen lige i Munden og ikke udæske eller bære Ved til Subsidiebaalet, fordi engelske Argus-Øjne hvilede paa alle andre Landes Skibsfart og Skibsbygning, og ethvert letsindigt eller overilet Skridt kan blive skæbnesvangert for hele Verdens Skibsfart.

Dansk Dampskibsrederiforening afholdt sidste Torsdag et Medlemsmøde, hvorfra udsendtes følgende Erklæring:

Paa given Foranledning ønsker Dansk Dampskibsrederiforening at oplyse, at dansk Skibsfart ikke modtager nogen Art af Statsstøtte, hverken direkte eller indirekte, og at Foreningen paa et Torsdag afholdt Møde har besluttet at fastholde, at Foreningens Medlemmer ikke vil søge nogen saadan Støtte.

De i Dagspressen fornylig fremsatte Oplysninger om, at Dansk-Fransk Dampskibsselskab skal have modtaget Statens Garanti for et Laan til Bygning af Skibe, er urigtig.

Denne Skibsfartspolitik har været Dansk Dampskibsrederiforeningens i de 50 Aar Foreningen har eksisteret, og her forelaa et konkret Tilfælde, hvor det blev nødvendigt at minde Offentligheden ude og hjemme om, at man vedblivende staar, hvor man altid stod, paa den frie Konkurrences i Øjeblikket noget gyngende Grund.

Dansk Dampskibsrederiforenings Erklæring har vundet Anerkendelse, ikke alene i Norge og Sverige, men ogsaa i England, hvor *the freedom of the seas* indtil nu har været Skibsfartens Krav.

### ITALIENSK SKIBSFARTSPOLITIK

Diametralt modsat den danske Skibsfartspolitik er den italienske, og alle Skibsfartsfolk er klar over, at det er specielt den italienske Subsidie-Politik, der har hidset Englænderne op til at drøfte Mulighederne om at forlade deres hævdvundne Frihandelspolitik paa Skibsfartens Omraade. Det er derfor af ikke ringe Interesse at kende de italienske Grunde til Opretholdelsen af Subsidie-Politiken. I det italienske Parlament fremsatte den fremragende Politiker Barenghi følgende Forsvar for Fortsættelsen endnu et Aar af den lovfæstede Subsidie- eller Præmie-Politik overfor Tramfarten. Barenghi udtalte:

»Den nuværende Præmie, der er en ekceptionel, midlertidig Forholdsregel, der er blevet gennemført i den Hensigt, at den skal imødegaa de ekstraordinære, økonomiske Forhold hele Verden over, har ingen anden Opgave end at forhindre Ødelæggelsen af de af Skibsfartens Grundstammer, som er Resultatet af Aartiars Arbejde, og at frelse Frugten af Generationer ihærdige Slid fra at gaa tabt. Muligheden af, at man i Udlandet skulde fatte den Tanke, at gribe til aggressive Forholdsregler mod italienske Skibe, skulde derved elimineres, da Italien blot hjælper sine Rederier til at

holde sig i Live. Præmien er begrænset til det Minimum, der strengt taget er nødvendig til at opmuntre de paagældende Redere til at holde ud, og vilde ikke være tilstrækkelig til at opnaa dette Formaal, hvis de paagældende ikke selv var besjælet af en fast Vilje til at holde ud og af den Genfødsels Aand, der karakteriserer hele den italienske Skibsfart.

Det kan ikke nægtes, at udenlandske Handelsflaader bliver meget effektivere hjulpet paa forskellig Maade end den italienske bliver det i Kraft af den nuværende Præmie. Der er mange af dem, der kan profitere af en Depreciering af Valutaen, især af Sterling og Dollars, et Forhold, der har haft en ugunstig Indflydelse paa den italienske Skibsfart og har foraarsaget Tab, der ikke tilnærmelsesvis lader sig dække af de nuværende begrænsede Begunstigelser, da Fragtrater kalkuleres i Pund og Dollar og Havneafgifter betales efter Guldværdi. Amerika har givet uhyre Summer ud for at holde The State Merchant Fleet Corporation i Live og betaler tillige \$20,000,000 aarligt i Postsubsidier. Frankrig har nu foruden sine tidligere Subsidier af forskellig Art, heri indbefattet Bjergningen af Cie. Générale Transatlantique, sit Tasso Lovforslag, der allerede er blevet aprobeeret af den franske Handelsmarines parlamentariske Komite, et Lovforslag, hvori det foreslaas at betale Præmier til Marinen beløbende sig sædvanligvis til en Tredjedel af Udrustningsudgifterne, samt et vist Bidrag til Tonnagen. Denne Kompensation skulde stige proportionalt med den Hastighed, der naas op paa under Prøvesejladserne, idet den varierer fra 10 pCt. for de Skibe, der skyder en Fart af 12 til 14 Knob til 120 pCt. for de Skibe, der skyder en Fart over 23 Knob. Der er ingen Tvivl om, at Loven bliver gennemført, og den franske Marine hjælpes ved anden Præference, som f. Eks. den Overenskomst, der findes mellem de franske Kulimportører og de franske Redere, hvorved en vis Kvota af Kulimporten skal indføres paa franske Skibe, og Loven af 8. August 1933, der begrænser Betalingen af Eksportpræmier til de Landbrugsprodukter fra franske oversøiske Kolonier, der transporteres af franske Skibe.

I 1933 bevilligede den tyske Regering 20,000,000 Mark i Understøttelse til sin Handelsflaade i Form af en Præmie paa 3 Pfening pr. Bruttoton daglig for Skibe, der var i Drift, plus 20 pCt. af Mandskabets Løn. Denne Præmie, der bevilligedes indtil 31. Oktober i Fjor, bliver stadig udbetalt paa ubesteint Tid. Den tyske Handelsmarine har tillige en Støtte deri, at Trafikken er koncentreret om et Par store Havne. Andre Præmier er bevilliget til Dampere i Kystfart og til Fiskeriflaade. Desuden nyder Skibsfarten godt af Præferencerater paa Jernbanerne. I England foreslog Chamber of Shipping fornylig Regeringen, at den skulde bevillige 10s. pr. Bruttoton til Fragtskibe i Drift og 5s. til Oplæggere og ydermere indføre diskriminatoriske Forholdsregler til Ugunst for Skibe, der sejlede under fremmed Flag. Forslaget er endnu ikke antaget, men er blevet stærkt støttet af alle dem, der talte ved Underhusets Møde den 13. December, og Præsidenten for Board of Trade lovede, at Spørgsmaalet vilde blive taget under Overvejelse. I Betragtning heraf og af Ottava Overenskomst og den nye engelske Toldlov, er det indlysende, at den nuværende protektionistiske indenfor Handelsmarinerne hele Verden over næppe lader sig standse i Øjeblikket.

Paatrængende finansielle Behov har foranlediget den italienske Regering til strengt at begrænse sine samtlige Udgifter i 1934. De Fonds, der staar til Raadighed for Præmieuddelingen er blevet reduceret fra 70,000,000 Lire i de to første Aar til 50,000,000 Lire, hvilket betyder en anseelig Besparelse for Statskassen, men forventes ikke at ville faa nogen særlig Indflydelse paa de Præmier, der vil kunne opnaas af Rederne, da de samtlige Udgifter til denne Post kun beløb sig til

49,000,000 Lire i 1932, og da det ikke ser ud til, at de vil beløbe sig til stort mere i 1933, er der ikke stor Sandsynlighed for, at Forholdene vil ændre sig meget. Hvis de skulde forandre sig, vil der være nogen Grund til Beklagelse, da en saadan Forandring maatte ytre sig som en mere eller mindre følelig Bedring i Skibsfarten, og Rederne er mere interesseret i en saadan end i at faa Præmier.«

Ved Læsningen af Barenghi's veltalende Forsvar for det italienske System forstaar man, hvor vanskeligt det er at bygge Bro mellem den Opfattelse, der repræsenteres af de danske Skibsfartsfolk og de faa andre *freedom of the seas* Nationer, og Protektionistfolkene. Og dog maa den bygges, hvis Verdenshandel og international Skibsfart ikke skal lægges øde. Maaske maa man finde andre Veje end de hidtil betraadte? Det var ikke utænkeligt at man kunde faa den italienske Understøttelse af Trampskibsfarten afskaffet, hvis man gav det »indeklemte« Italien visse Indrømmelser. I den italienske Presse gør den Opfattelse sig for Eksempel gældende, at Frankrig og England paa en eller anden Maade er interesseret i at holde Suez Kanal Taksterne oppe paa deres nuværende og meningsløse høje Niveau. Man kunde sikkert komme meget langt i Forhandlingerne med Italien om Subsidiespørgsmaalet, hvis man paa en eller anden Maade kunde kæde Nedsættelse af Suez Kanal Taksterne sammen med dette. Der er maaske andre Veje, der er farbare, men et er givet, at de hidindtil anvendte Forhandlingsmetoder duer ikke.

#### TRAVLE NORSKE VÆRFTER

Der var engang, at vore dygtige danske Værfter byggede flere Skibe end de svenske og norske tilsammen. Sverige er godt *ahead* af os, og Norge begynder det nye Aar med at have 11 Fartøjer repræsenterende 26,300 Tons paa norske Beddinger og, hedder det, »flere Kontrakter er under Opsejling«.

Hovedparten af de norske Skibe, der her tales om, er mindre Fartøjer. Men, som det fremgaar af nedenstaaende, er der dog en 4,100 Tonner imellem disse norske Ordre. Her er iøvrigt Listen over de Skibe, der i Øjeblikket er under Arbejde paa norske Værfter:

*Akers mek. Verksted:* en 4100 Tonner for Regning Bruusgaard, Kiøsterud & Co., Drammen.

*Nylands Verksted:* En 2400 Tonner for Regning A. I. Langfeldt & Co., Kristianssand.

*Moss Værft & Dokk:* En Færge paa ca. 500 Tons d.w.

*Frederikstad mek. Verksted:* To Baade à 2400 Tons d.w., for henholdsvis Kaptajn Bendixen, Oslo, og D/S A/S Asplund, Moss.

*Porsgrunds mek. Verksted:* En 2400 Tonner for Olsen & Ugelstad, Oslo, og en 1700 Tonner for Fearnley & Eger, Oslo.

*Langesunds mek. Verksted:* Tre 2400 Tonnere for Regning af tre Oslo-Redere.

*Trondhjems mek. Verksted:* En 2400 Tonner for Regning Skibsreder Victor L. Schage, Oslo, og en 3200 Tonner for Bachke & Co., Trondheim.

Ialt er dette 11 Fartøjer paa tilsammen 26,300 Tons d.w., saa der er adskilligt Arbejde ud i Fremtiden. En Del af Kontrakterne skal ikke være effektueret før Foraaret 1935.

Det forlyder iøvrigt, at norske Redere har givet og tænker paa at give Ordre paa en Række af større Skibe til danske Værfter. Lad os haabe, at dette er Tilfældet.

## HAVNETRAFIKKEN PAA ROTTERDAM OG NIEUWE WATERWEG

Den samlede Skibstrafik paa de tre store europæiske Fastlandshavne har i December 1933 været ca. 94,000 Registerlons mindre end i den forudgaaende Maaned og 372,000 Tons mindre end i December 1932. Forskellen i Tusinde Registrertons af Nettotonnagen af de ankomne Sæskibe er for hver af Havnene, for December 1933, sammenlignet med:

	November 1933	December 1932
Nieuwe Waterweg .....	+ 15	— 122
Rotterdam .....	— 22	— 62
Antwerpen .....	— 34	— 74
Hamborg .....	— 75	— 176

Rotterdams Andel i den samlede Skibstrafik paa Nieuwe Waterweg var i December 1933 kun 81 pCt. mod 83.3 pCt. i den forudgaaende Maaned og 78.9 pCt. i December 1932. Forholdet mellem Skibstrafikken paa Rotterdam og paa Antwerpen var i December 1933 46.97 til 53.03 mod 46.82 til 53.18 i den forudgaaende Maaned og 46.92 til 53.08 i December f. A.

I Procent af ankomne Skibes Nettoindhold var hver Havns Andel i den samlede Skibstrafik:

	Dec. 1933	Nov. 1933	Dec. 1932
Nieuwe Waterweg .....	35.46	34.39	35.25
Rotterdam .....	28.74	28.63	27.81
Antwerpen .....	32.45	32.53	31.47
Hamborg .....	32.09	33.08	33.28

Tilførslerne forholder sig saaledes:

	1933	1932
Kul .....	914,900 Tons	858,700 Tons
Erls .....	2,652,600 Tons	2,165,000 Tons
Andet Masse gods .....	591,000 Tons	285,000 Tons
Jordolier .....	741,000 Tons	645,600 Tons
Spiseolier og Tran.....	63,800 Tons	95,000 Tons
Korn .....	3,417,900 Tons	4,027,400 Tons
Korn .....	1,103,000 Sække	2,437,800 Sække
Jordnødder m. m. ....	161,700 Tons	197,900 Tons
Frugtladninger .....	117 Baade	107 Baade
Frugt .....	4,575,000 Kolli	5,218,600 Kolli

	1933	1932
Metalvarer .....	3,164,500 Kolli	2,932,400 Kolli
Andet Stykgods .....	5,727,200 Kolli	5,279,100 Kolli
Træløst .....	85,300 Tons	18,500 Tons
Træløst .....	216,800 Favne	65,600 Favne

Oversigt over Antallet af Skibe og Tonnagemængde fordelt efter Nationalitet indgaaet til Rotterdam i December 1933, samt Antallet af udgaaede Skibe i samme Maaned

NATIONALITET	INDGAAEDE SKIBE		UDGAAEDE SKIBE	
	Antal (Damp- og Motorskibe)	Netto-Tons	med Lædn.	i Ballast
U.S.A. ....	13	43,191	11	2
Belgien .....	2	854	1	
Brasilien .....	3	12,371	3	
Cyprus .....			1	
Danzig .....	2	5,377	2	
Danmark .....	13	27,612	12	
Tyskland .....	218	300,624	171	52
Estland .....	4	5,999	2	2
Finland .....	12	16,898	10	2
Frankrig .....	43	56,891	38	1
Grækenland ..	13	33,186	6	6
Storbritannien	150	218,039	114	31
Italien .....	16	55,722	11	2
Jamaica .....	1	3,149	1	
Jugoslavien ..	6	17,999	3	2
Japan .....	10	48,159	10	1
Letland .....	8	10,745	2	4
Lithauen .....	1	613		1
Nederlandene ..	242	261,215	175	34
Norge .....	65	106,348	30	21
Panama .....	1	3,168	1	1
Polen .....	4	2,495	5	
Portugal .....	4	3,782	4	
Rusland .....	4	7,960	4	
Spanien .....	3	6,222	2	1
Sverige .....	53	53,845	47	2
<b>Total....</b>	<b>891</b>	<b>1,302,464</b>	<b>667</b>	<b>165</b>

Ialt udgaaet i December 1933: 832 Skibe.

## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 6. Februar 1934.

Heller ikke for den forløbne Uge kan der noteres Forbedringer i Efterspørgslen eller i Raterne. I enkelte Markeder har der endog været helt Stilstand, medens de fleste Markeder — oversøiske saa vel som hjemlige — kun har haft en nødtørftig Anvendelse for Tonnage, og desværre er det lykkedes at trykke Raterne yderligere. Fra Vest-Australien saaledes ned i 22/6 imod sidst 25/-, og der er et uforholdsmæssig stort Antal Skibe disponible paa de Kanter til det nuværende Behov. La Plata har holdt Positionen saa nogenlunde, og de nordamerikanske Markeder er fortsat faste, uden at være overdrevent gode. Markedet tilføres heller ikke megen frisk Tonnage, saa længe der næsten ikke kan opdrives en Last til Amerika, og det er kun naturligt, at de fleste har Betænkeligheder ved en Ballastrejse paa denne Aarstid for at tage Chansen i et meget følsomt Marked. Fra Chile skal der være sluttet et Dusin Baade til Østen paa »private terms«. De hjemlige Markeder er intet værd, men man haaber og venter at se en Udvikling i Kul- og Træløstmarkedet samt i Middelhavet, naar Donau og Sortehavet igen skal til at fragte.

### TRÆLASTMARKEDET

har hidtil været yderst slet, men hvad det vil udvikles til kan ingen vide, og den Mulighed maa vel ikke lades ude af Betragtning, at en bedre Fordeling af Lasterne — de konkurrerende Lande imellem — og højere Priser paa selve Træet kan forbedre Raterne

efterhaanden. Russernes Kvantum til U.K. bliver reduceret til Fordel for Canada — delvis ogsaa Finland og Sverige, og de Priser, der tales om i Aar, burde ogsaa betinge højere Rater.

Slutninger og Noteringer:

370 Std. Gefle/Plymouth 39/-. 480 Std. Sundsvall/Sutton Bridge 38/6. 875 Std. Sundsvall/Cardiff 36/-. 1,325 Std. Umeå/London 31/6. 1,250 Std. Piteå/London 32/6, alt f.o.w. 4/500 Std. Danzig/Grimsby 30/- 31/- ppt. 8/1,000 Std. N. Sverige/Zaandam 33/- 33/6 f.o.w.

Kanada. 700 Std. hardwood Campbellton/London Juni 52/6 55/- 850 Std. spruce Halifax/W.B.E.I. 47/6 50/- ppt.

### KUL, KOKS etc.

Det har været meget vanskeligt at arrangere Sten, og mange Baade bliver opholdt paa Lastepladserne. I Blyth skal det være særlig slem. Noteringerne er nu lidt svagere, da der er en intens Konkurrence om de Laster, for hvilke Sten kan arrangeres, eller hvor der er stor Chance for Sten: Forth eller Østkysten til København noteres til mellem 3/9 og 4/- 25/3,000 t., Forth/Aabenraa 4/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 2,000 t. Boston/København 1,400 t. 4/6 4/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. Humber/Reykjavik 6/9 3,500 t., 7/- 27/3,300 t., Danzig/Gdynia-Dublin 4/3 3/3,500 t.

### MIDDELHAVET etc.

For stor Tonnage til Vest Italien og det østlige Middelhav sluttet til »well maintained rates«, hvori-



mod det er svagere for smaa Baade til Bay — Spanien — Øerne etc. Østkysten/Vest Italien 7,000 t. 6/-, Pt. Said 6/-, Øerne 6/6. Cardiff/Vest Italien 8,000 t. 5/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 7,000 t. 6/-, 3,500 t. 6/6, Venedig 7/6 5,400 t., Barcelona 7/9 4,000 t., Rotterdam/Oran 7/- 6,500 t., Vest Italien 6/6 3,800 t. Danzig/Gdynia-V. Italien 7/7/3 5/7,000 t. Erts- og Fosfatbefragtningerne har været ganske livlige til ret uforandrede Rater, men med de andre Markeder er det daarligt bevendt. Sfax/Rotterdam 33 Frcs. 2,900 t. Bona/Dublin 7/9 5,000 t., Alexandria/Hull 8/9 à 9/3, Poti/A-Rotterdam 10/6 10/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Ghent 10/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d., Porsgrund 12/3. Sortehavet for øvrigt er meget roligt.

#### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Det er som allerede nævnt smaat med vestgaaende Laster, og Raterne er gaaet sørgeligt ned. Swansea/Halifax 2,800 t. 6/3 700 fri Losning, Hull/St. John's 2,000 t. 7/-, Østkyst U.K.-Jamaica noterer 6/6 for 6/8,000 t. med 2/- Losning og lignende for St. Thomas. Kul Norfolk/Monte Video betalte sidst 11/-. Skrabjern Norfolk/Japan 9,000 t. 12/- f.i.o., Skrabjern Gulfen/U.K. 4,300 t. 13/- f.i.o. Sukker San Domingo/U.K. 14/9 4,800 t. 15/6 3,300 t. Marts. Korn Range/Norge 8,000 t. 10/3. Asfalt Tampico/Middelhavet ca. 20/-, 2 Havne Argentina ca. 20/-, Bombay eller Karachi 22/6.

#### SYDAMERIKA

Wales/B. Aires blev sluttet med engelsk Tonnage til 8/9, Humber/B. Aires 9/-, Rio 8/-, Rotterdam/Rio noterer 7/9 à 8/-, Rotterdam/B. Aires 8/9 à 9/-. Det hjemgaaende Marked er »fully steady« paa Basis af ca. 16/9 Febr., 16/3 Marts fra n. a. San Lorenzo/U.K. Kont. 6/7,000 t. Spot 5,300 t. fik 17/6 San Lorenzo/Havre-Amsterdam range, og for Maj rapporteres Slutninger til 16/3 p.p. U.K. A/Rotterdam. B. Blanca/p.p. U.K. 8,700 t. 14/9 Marts, 7,000 t. 15/3 Marts, 8,100 t. 15/- Febr./Marts.

#### ØSTEN

er ret lrøstesløs. Vest Australien/Europa fik en Baad til 22/6 bags, 20/- bulk pr. Marts, og selv dette kan vanskelig gentages. Dalny booker parcels til 20/- 21/- Febr./Marts. Madras/Middelhavet 24/6, Kontinentet 25/6. Kul fra fransk Kina, Ris fra Saigon, Sukker fra Philippinerne udbydes fra Tid til anden, ligeledes Kul fra Durban til forskellige Havne i Østen, men intet er særlig attraaværdigt. Som særlig mærkværdig rapporteres følgende Slutning: 5/6,000 t. Majs Kilindini/Durban 10/-.

#### TIMECHARTER

6,800 t. del. St. John redel. U.K. Kont. via Gulf 4/6d.

## FRA SØ- HAVN OG VÆRTF

### Skibsreder Hans Christensen død

Døden har bortrevet en af Marstals første Borgere, Købmand *Hans Christensen*, efter nogen Tids Sygdom i en Alder af 83 Aar.

Den gamle Købmand, hvis Helbred i nogen Tid har været vaklende, mistede fornylig sin Hustru, og Sorgen over Tabet af den trofaste Ægtefælle har bidraget til at nedbryde den sidste Rest af Livskraft, Døden er sikkert kommen som en Befrielse.

Hans Christensen var Søn af Grundlæggeren af det landskendte Firma H. C. Christensen, og har sammen med sin Broder, Skibsbygmester J. O. Christensen, og to Svigersønner haft fremragende Del i Videreførelsen og Udviklingen af den store Rederiforretning med tilhørende Skibsværft. Ved Siden heraf drev han en anseelig Købmandshandel, der i de senere Aar har taget et stort Opsving.

Den Afdøde var, trods legemlig Svaghed, i Besiddelse af overordentlig Viljekraft.

Hans Christensen nærede levende Interesse for saavel Havebrug som Landbrug og ofrede begge Dele en stor Del af sin aldrig sviglene Energi. Hans pragtfulde Have i Marstal nød Ry for sin Skønhed og Velplejethed, og paa sin Gaard »Dortheadal« ofrede han mange Penge for at drive den frem til et Mønsterlandbrug.

Afdøde deltog i sin Tid ligeledes stærkt i det offentlige Liv og har haft Sæde saavel i Kommunalbestyrelsen som i Ligningskommissionen, ligesom han har været Medlem af Bestyrelsen for Marstal Sparekasse og Søassuranceforretningen »Ærø«.

### Upopulære Bemandingsregler

Utilfredsheden med det nye Bemandingsreglement, der er blevet Følgen af, at Danmark tiltraadte den internationale Konvention om Sikkerhed for Menneskeliv paa Søen, er meget stor, og det har givet sig Udslag i adskillige Meningstilkendegivelser indenfor Sømandsorganisationerne, hvor de mest oppositionelle Medlemmer anser Ledelsen for at være ansvarlig for Reglementets ubehagelige Konsekvenser for Sømændene, der har maattet finde sig i mange Afmønstringer.

Utilfredsheden gav sig blandt andet ogsaa Udslag i en bevæget Generalforsamling i Sømandsforbundet, hvor der blev foreslaaet et Mistillidsvotum til Formanden, Hr. Borgland. Han klarede Skærene, men alligevel beholdt mange deres Mening om Hr. Borglands Medansvar, og de udtalte det offentligt. Da nogle Sømænd, Sv. Nielsen, J. Christensen, H. Christensen, Dusinius Sørensen og Claus Jensen, efter et Besøg hos Ekspeditionssekretær Ove Nielsen i Søfartsministeriet, erklærede, at Ekspeditionssekretæren, i Lighed med Ministeren, havde udtalt, at Hr. Borgland selv havde ønsket disse Bemandingsregler, aføskede Hr. Borgland Ekspeditionssekretæren en Erklæring om, hvad han havde sagt, og med Erklæringen i Haanden skred han til Sagsanlæg mod de ovennævnte Sømænd, som han krævede dømt for Bagvaskelse og idømt en Erstatning til ham paa 1000 Kr.

Landsretsdommen gaar Hr. Borgland meget stærkt imod. Sømændene frifindes og han idømmes Sagsomkostningerne.

I Præmisserne udtaler Landsretten bl. a., at den af de Sagsøgte fremsatte Udtalelse overhovedet ikke findes at indeholde en ærerørig Sigtelse imod denne. Som Følge heraf frifindes de Sagsøgte, og Sagsøgeren tilpligtes at betale Sagens Omkostninger med 200 Kr.

## TOLDVISITATION AF SKIBE I KINESISKE FARVANDE

Kongelig Gesandt Oscar Oxholm i Peiping har indberettet til Udenrigsministeriet, at forskellige af de af den kinesiske Søtold hidtil for Standsning af Skibe benyttede Fløjtesignaler forandres til Flagsignaler og Lyssignalet »Very Light« afskaffes.

Her gengives i engelsk Oversættelse de nye kinesiske Regulatorer:

“In view of the fact that the whistle-signals employed by revenue vessels desiring to stop steamers or junks for purposes of search as laid down by Chapter I Section I Sub-Sections (a) and (b) of the Instructions to be observed by Maritime Customs revenue vessels when searching vessels (Chinese and foreign) in Chinese waters, are at variance with the new International Navigation Signal Code which is

due to come into force as from the 1st. January 1934, they ought as a matter of course to be amended in order to obviate misunderstandings. It is therefore proposed that the flag signals MN, KZ, SH and SI as prescribed by Chapter I Section 1 Sub-Section (a) be cancelled and the signals under the new Code—Viz. ON or WZ, DG, RV and RW,—be substituted therefor. As regards the firing of “Very Light” (sic) at night as prescribed by Sub-Section (b), this may, under the new Code be used as a signal of distress by vessels requiring assistance. Any confusion would inevitably result in misleading Shipping, and this being a consideration of the greatest importance to the safety of navigation at sea, it is proposed that the use of Very Lights be also abolished.”

# HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

## STATS-STØTTE

Dansk Dampskibsrederiforening oplyser, at dansk Skibsfart ikke modtager nogen Art af Statsstøtte, hverken direkte eller indirekte, og ogsaa paa et Møde i Gaar har man besluttet at fastholde, at Foreningens Medlemmer ikke vil søge nogen saadan Støtte.

Staterne støtter gerne i vor Tid, Staterne ønsker gerne at være til Støtte ogsaa for Landets Erhverv, ogsaa for Søfarts-Erhvervet. Der er Lande, hvor Staten er traadt til med Støtte til Søfarten, og idet Staten træder til, faar Staten et af Tidens Stats-Ønsker opfyldt, nemlig at Staten faar Foden indenfor, Staten faar Indseende, som det hedder, med det støttede Erhverv. Dette Indseende kan efterhaanden betyde en mærkbar Stats-Indflydelse, en mærkbar Overgang til Staten af Ledelse og Bestemmelse over det hidtil helt private Erhverv.

Denne Stats-Tendens modsvares i Tiden af et udbredt Ønske om Stats-Støtte, et udbredt Haab om Stats-Støtte til Hjælp i en vanskelig Krisesituation. Efter Tidens Tankegang er Stats-Støtte for mange en Selvfølgelighed. Hvorfor udelukke sig selv fra den gavmilde Tildeling af Stats-Midler, som staar paa Tidens Program.

Den danske Skibsfart ønsker ikke denne Støtte. Den danske Skibsfart vil som hidtil staa frit og selvstændigt, ledende sig selv og klarende sig selv, ogsaa nu, da Kaarene kan være strenge. Den danske Skibsfart har ærerige Traditioner, og blandt dem den Ære, at man søger ikke Staten om Støtte, man staar ikke i Ansørgernes Række med Haanden udstrakt. Man staar til Ære for Søfarten i Medvind som i Modvind støttende sig kun til egne Evner og egne Midler. Helt og rank sig selv.

*Berlingske Tidende.*

## FANTASI OG GALSKAB

Det er fantastisk, selv for de stærkeste og rigeste Nationer, at tænke sig, at de uden at ty til Udenrigshandelen kan opretholde den samme Levefod, som de havde erhvervet sig lige før Krigen. Det er den højeste Form for Galskab, at de mindre Nationer bilder sig ind, at de, støttende sig til deres egen individuelle Stræben, kan tillade sig at leve som Kamphaner og i al deres Frækhed kro sig i Selskab med de bedste og største, saaledes som det hidtil har været Tilfældet. Og det er latterligt for dem alle, ligeegyldig hvilken Klasse de end tilhører, at foregive, at økonomisk Nationalisme, konsekvent gennemført, vilde foraarsage andet, end at de alle kommer til at lide af industriel Sovesygge. Det er noget vi alle maa tage Lære af; jo længere vi er om at indse Rigtigheden heraf, desto værre vil vor indre Elendighed være. Og en integrerende Del af denne Lære er Nødvendigheden af at forstaa, saaledes som Mr. Thomas Buckland udtrykte det sidste November ved The Bank of New South Wales' Generalforsamling i Sydney ved at udtale: »Jo nærmere et Land kommer til at forsyne sig selv, som man siger, desto fattigere vil det blive,« hvortil han tilføjer, »at Bevægelsen henimod Selvforsyning derfor kun kan forklares som en Følge af Frygten for yderligere international Ufred, hvortil Hovedaarsagerne maa søges i de urovækkende Virkninger, som de endnu ikke ordnede Gældsproblemer fører med sig. Mr. Thomas Buckland udtalte ogsaa, at »ingen økonomisk Politik, af hvilken Beskaffenhed den end er, stadtigt kan fortsættes med Held, medmindre og førend den Aktivitet, der er en Følge af den, kan gennemføres uden Tab.«

*Fairplay.*

# ROTTERDAMS HAVN I 1933

*Af Generalkonsul H. H. M. BORREGAARD*

Omkring Julen 1932 mente man i de herværende Skibsfartskredse, at Aaret 1933 vilde bringe Havnen bedre Vilkaar; dette Haab blev heldigvis til Virkelighed, idet Tallene baade for ind- og udklarerede Skibe, saavel som Godsmængden, udviser Fremgang.

Den 7. November f. A. ankom Skib Nr. 10,000 til Flodmundingen; i 1932 fandt denne Begivenhed Sted den 11. November mod i 1931 allerede den 24. September.

I 1933 ankom ialt 11,805 Skibe til Nieuwe Waterweg mod 11,657 i 1932, altsaa en Fremgang paa ca. 150 Baade. Den inklarerede Tonnagemængde i 1933 udviser ligeledes en Stigning paa 2,5 pCt.

I Juli blev Havneafgifterne nedsatte, hvilket resulterede i, at flere oversøiske Rederier atter gik over til at lade deres Baade losse og laste i Rotterdam, medens de i en Aarrække ikke sendte dem længere end Vlaardingen eller Schiedam. Disse Havne mellem Rotterdam og Hoek van Holland er veludrustede baade med Hensyn til Losse- og Lasteforhold og har udmærkede Bunkerstationer til Kul og Olie.

Mellem Elben og den engelske Kanal findes 7 betydelige Havnecentre: Hamborg, Bremen, Amsterdam, Rotterdam, Gent og Antwerpen. I 1933 har Rotterdam atter erobret Førstepladsen. I Sammenligning med 1932 bragte 1933 for disse 7 Havnecentre følgende Resultater med Hensyn til den inklarerede N.R.-Tonnagemængde:

	Fremgang	Tilbagegang
Hamborg .....		430,000
Bremen .....		140,000
Emden .....	600,000	
Amsterdam .....		100,000
Rotterdam .....	550,000	
Gent .....		150,000
Antwerpen .....	650,000	

Nedenstaaende Tabel viser de forskellige Nationers Andel i Skibstrafiken i Rækkefølge efter Tonnage:

	pCt.
1. Tyskland .....	21
2. Nederlandene .....	20
3. Storbritannien .....	18
4. Norge .....	7
5. Frankrig .....	5,5
6. Sverige .....	4
7. Italien .....	4
Andre Lande .....	20,5

100

I 1932 var Storbritannien Nr. 1, men Tilbagegangen i 1933 var 16 pCt., medens Tyskernes Tonnagemængde gik frem med 400,000 Tons. Der var ligeledes Fremgang for Skibe under dansk, russisk, Danziger og jugoslavisk Flag.

Godsmængden, der i de senere Aar var faldet betydeligt mere end Tonnagemængden, steg 7 pCt. for de syv ovennævnte Havnecentres Vedkommende. Tilførslerne af Bulkkladninger steg 6 pCt., af Stykgods 10 pCt. Udgaende var der en Fremgang paa 17 pCt. for Bulkkladninger, hovedsagelig Kul og Erts, medens Stykgodsmængden udgaende var den samme som i 1932. Verdensmarkedet er endnu ikke i Stand til at aftage Landbrugs- og Industriprodukter fra Nordvest-Europa.

Til Rotterdam tilførtes ialt 13,4 Millioner Tons i 1933 mod 12,2 Millioner Tons i 1932, altsaa ca. 10 pCt. mere. Denne Stigning er en Kendsgerning, der gør sig gældende baade for indgaende Masse gods og Stykgods. For Masse gods til det tyske Opland var Stigningen endda 21 pCt., (Erts go Trælast), og for Stykgods 7,5 pCt. Tilførslen af Masse gods til Nederlandene via Rotterdam var uformindsket, medens Stykgodsmængden steg 17 pCt. En Begivenhed var Importen af 50,000 Tons Kali. Af Erts tilførtes 2,7 Millioner Tons mod 2,1 Milioner Tons i 1932, af engelske og polske Kul indførtes 900,000 Tons, ligesom i det forudgaaende Aar, medens Tilførslerne af Trælast steg til det dobbelte fra 560,000 Tons i 1932 til 1,125,000 Tons i 1933.

Tilførslerne af Korn faldt fra 4,3 Milioner til 3,7 Millioner Tons, 1933 var et Rekordaar for Import af Olie, idet Tilførslerne androg 1,120,000 Tons mod 864,000 Tons i 1932.

Trafiken paa Rhinfloden var ligeledes i Fremgang; ialt transporteredes 32,6 Millioner Tons over Grænsen til og fra Tyskland.

Nedenstaaende Oversigt viser, hvilke Godsmængder (Bunkerkul inklusiv) Rotterdams Havn har modtaget i de senere Aar:

1933 .....	22,5	Millioner Tons
1932 .....	20,8	—
1931 .....	28	—
1930 .....	35	—
1929 .....	38,5	—

En Kendsgerning, der tjener som Advarsel mod altfor megen Optimisme, er den stadig faldende udgaende Stykgodsmængde. Imidlertid er dette ogsaa Tilfældet med de andre store Nordsøhavne, undtagen Exporten af Metalva-

rer fra Antwerpen. For Rotterdams Vedkommende faldt den udgaaende Stykgodsmængde atter 15 pCt. og androg:

1933 .....	2,280,000 Tons
1932 .....	2,600,000 —
1931 .....	3,300,000 —

Imidlertid steg de udgaaende Kul- og Koksledninger fra 5,6 Millioner Tons til 6,4 Millioner Tons. Tilbagegangen indenfor Exporten af nederlandske Produkter var Mæge til den, der gjorde sig gældende for de tyske Varers Vedkommende, særlig Metalvarerne fra Rhin- og Ruhromraadet. Til Rusland udførtes saaledes kun 147,000 Tons Metalvarer fra Tyskland via Rotterdam mod 437,000 Tons i 1932.

Exporten af nederlandske Landbrugsprodukter, særlig Kartofler, er stærkt faldende, hvilket skyldes den nederlandske Valutas høje Kurs og andre Landes Importrestriktioner.

I Løbet af 1933 er mange oplagte Skibe atter kommen til Søs; den 1. Januar 1933 var der 108 oplagte Skibe i Havnen mod 33 den 1. Januar 1934.

## + DANSKE HAVNE +

### ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: Paa Graadybsbarren 2,7—5,8 m undtagen i en 200 m bred Rende, der i fuld Bredde har 7,5 m og i Fyrlinien 7,8 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusetærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 4,7—7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetænder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Lods- og Bugserafgifter: Lodsstationen, en Lodskutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdampere Taksten er 100 Kr. pr. halve Time + 5—15 Øre pr. Reg.-Ton + 25 Kr. pr. Time for Bugsertov. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Partøjets fulde Netto-drægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Tons. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørjes af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperoner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefede. To mindre Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for smaa Partøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

### KJØBENHAVN

I Indløbet til Havnen 10 m, i Frihavnen 7,5—9,5 m. Til Larsens Plads en Dybde af 8,1 m. Til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne en Dybde af 7,5 m, ved Bolværkerne ved Kalvebod Brygge af 6,9 m, i Oasværkshavnen af 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglhølm 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Partøjer m. m. 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonnage. 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer paa 100 Netto Reg. Tons og derunder betaler, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Sidstnævnte Afgift betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsformødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Afgift for Ruteaf- tøjter og reparerende Partøjer m. m. Partøjer, der udelukkende anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Partøjets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsformødenheder, for at skifte Mandskab, landsætte syge eller døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vind- drivere, er fritagne for Afgift. Opholdets Varighed maa dog ikke udstrækkes over 4 løbende Døgn, for Sejlskibe paa 200 Net. Reg. Tons og derunder, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, ikke over 14 løbende Døgn. Ingen Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Dybtgaaende, Drægtighed og den Distance, der lods, og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 36 til 240 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat. Ballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand betales med Kr. 1,75—2,50 pr. Ton. Losning og Lading. I Frihavnen besørjes Losning og Lading efter faste, af Ministertlet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevedor). 5 Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde, 5 Flydedokke, den ene ca. 170 m lang med Bæreevne 13,600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer og pneum. Kornlosseapparater, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 14 faste Kraner med Løft indtil 25 Tons samt 2 private faste Kraner (Burmester & Wain) med Løft indtil 100 T. Vandfors. v. Bolværk, Jærnbane langs Havnen.

Fra

## ● SØ - HAVN OG VÆRFT

### 12,000 Kr. for at bjerge »Th. Stauning«.

Højesteret har paadømt en Bjergningssag mellem Dampskibsselskabet »Jutlandia« og Motorskibet »Th. Stauning«s Rederi ved Forsikringselskabet Grøn & Witzke.

Medens »Jutlandia«s Damp »Hans Tavsens« den 5. August 1931 laa oppe ved Grims Flak, anmodede »Th. Stauning« den om Assistance. »Th. Stauning« laa paa dette Tidspunkt under Grimsby med Maskinskade og havde desuden mistet et Anker.

»Hans Tavsens«, som var timechartret af »Isvirki«, kom hurtigt tilstede og slæbte »Th. Stauning« ind til Akureyri.

»Th. Stauning«s Assurandører, Grøn & Witzke, anførte under Sagens Behandling i Søs- og Handelsretten, at der ikke har foreligget nogen Nødssituation. Ganske vist havde Skibet mistet styrbords Anker og 45 Favne Kæde, men det havde baade bagbords Anker og et Reserveranker i Behold. Maskinskaden indskrænkede sig til, at en Kobling paa Manøvreaxlen havde løsnet sig. Denne Skade blev

### FAABORG

Indsejlingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Partøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Partøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kroner, over 300 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre, Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. v. Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

### FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Partøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Partøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodsstatistik af 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. ½ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lading foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Privat Kran løftende 25 Tons. Privat Flydedok med 2400 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

### HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge for udenbys Partøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. henholdsvis for maskindrevne Partøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Partøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Partøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lods for Havnen og i Fyrskibet »Lappegrund«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: i Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lading til faste Takster. 2 af Svitizers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhuse. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 2 Tørdokke indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

### NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekrue 32 Øre, Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Partøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugserdamp. ulønnet. Ingen Lodsafg. naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørjes hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt. Køhalingssplads, Ophalingsbedding for mindre Partøjer.

### RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra til Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg. pr. Reg.-T.: Sejlskibe: Indg. 24 Øre, Udg. 24 Øre, Sejlskibe med Hjælpekrue: Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre. Dampskibe: Indg. 35 Ø. Udg. 35 Ø. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lods!). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris f. Tiden 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Ø pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Qang Slanger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmede. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

repareret af Maskinmesteren selv. Vejret var tilmed stille og der var mange Fiskefartøjer i Nærheden.

Sø- og Handelsretten tilkendte »Jutlandia« 25,000 Kr. i Bjergeløn, heraf skulde Rederiet dog dække den Andel af Timecharteren, »Isvirki« efter Certepartiet havde i den indtjente Bjergeløn. Sagens Omkostninger blev ophævet.

Ved Højesteret var Appellanten, Grøn & Witzke, repræsenteret ved Højesteretssagfører Fr. Winther og »Jutlandia« ved Højesteretssagfører Gorrissen. Sø- og Handelsrettens Afgørelse blev delvis omstødt, idet Vedetlaget til »Jutlandia« nedsattes til 12,000 Kr. I Sagsomkostninger skal »Jutlandia« betale 600 Kr.

### Stor international Messe i Rio de Janeiro

I Anledning af, at det den 12. August i Aar er 100 Aar siden at Rio de Janeiro blev Hovedstaden i Brasilien, agtes denne Begivenhed fejret ved Afholdelse af en stor international Messe, til hvilken Indbydelse om Deltagelse er udsendt til alle Verdens Lande.

Messens Varighed er fastsat til 3 Maaneder, d. v. s. fra den 12. August til den 15. November 1934.

Anmeldelse om Deltagelse i den Internationale Messe i Rio de Janeiro kan finde Sted i Tidsrummet fra den 2. Januar til den 12. Juni 1934.

Danske Firmaer indbydes til at deltage i denne Messe, og de som maatte være interesseret i Sagen, vil ved Henvendelse til det Brasilianske Gesandtskab i København, Østbanegade Nr. 19, Telf. Central 7768, kunne erholde nærmere Oplysninger m. H. t. Konditioner for Deltagelse i Messen, Prisen for Leje af Udstillingsarealer, etc., etc.

### Rapport over Trafik i Rouens Havn i 1933

Konsulattet i Rouen indberetter, at den for Rouens Havn udkomne Statistik viser, at Havnen ogsaa i det forløbne Aar har hævdet sin Plads som den første Handelshavn i Frankrig. Den maritime Import og Eksport gik op med 300,000 tons, medens Flodtrafikken gik ned med det samme Tal, saaledes at den totale Trafik blev den samme som i 1932, nemlig 12,900,000 tons.

Havnen har i 1933 været anløbet af 4,472 Skibe, med en Netto Tonnage af 4,588,679 tons, hvoraf 145 dansk, med 165,902 Tons Netto og 232,772 Tons Gods.

Importen, der beløb sig til 7,511,541 Tons, bestod hovedsagelig af (angivet i 1,000 Tons):

Kul og Anthracite .....	cirka 3,530
Benzin, Petroleum og andre Oljer .....	» 1,564
Phosphate .....	» 195
Vin og Alkohol .....	» 734
Pyrites og Svovl .....	» 144
Træ og Props .....	» 752
Papir og Papirmasse .....	» 412
Korn, Mel og Frugt .....	» 136
Sukker .....	» 3

(denne Post blev for 1932 fejlagtigt opgivet med Tallet 1,200)

Gødning .....

medens der i Aaret blev eksporteret cirka 897,820 Tons. hovedsagelig kemiske Produkter, Bunkerolje, Bunkerkul, Gips, Cement, Sand og tomme Vinfade (Retur til Algier).

For Kulimportens Vedkommende opgives følgende Tal (i 1,000 Tons):

England .....	2,569
Holland (Westphalen) .....	7
Tyskland .....	420
Polen .....	284
Rusland (Donetz) .....	88
Tonkin .....	116

### Det Norske Veritas' Skibsregister for 1934.

Det Norske Veritas har i disse Dage udsendt sin 69. Udgave af sit Skibsregister. Registeret omfatter alle danske, norske, svenske, finske og islandske Skibe over 100 Tons og har flere Detailler om Skibene end nogen anden Publikation af denne Art.

Registeret, som er paa 1000 Sider, indeholder ogsaa meget andet, saasom Fortegnelse over Rederne med deres Skibe, Fortegnelse over Skibsmæglere og andre shipping Firmaer etc.

Fra Registerets Statistik udtager vi nogle Tal om Danmarks Flaade. Den bestaar nu af 737 Skibe paa 1,130,524 Tons brutto. 37,2 pCt. af Tonnagen er under 10 Aar gammel. Motorskibstonnagen udgør 40 pCt. af den hele Tonnage, og af Motortonnagen er igen 61,4 pCt. under 10 Aar.

Det Norske Veritas Skibsregister bringer flere Oplysninger om hvert skandinavisk Skib end nogen anden tilsvarende Publikation, og Stoffet er ordnet paa en praktisk Maade. Saaledes findes bl. a. en Skibsfortegnelse arrangeret efter Tonnagestørrelse og med Bemærkninger om hvilken Last de paagældende Skibe særlig egner sig for. Dette Værk er en ualmindelig værdifuld Haandbog for enhver Reder og Mægler.

### Stærkt stigende norske Oplægninger

Norges Rederforbund har foretaget en Beregning over den oplagte norske Tonnage pr. 1. Februar. Det viser sig, at 174 norske Skibe paa tilsammen 720,066 Tons d.w. var oplagt pr. 1. Febr., mod 143 Skibe paa tilsammen 672,262 d.w. pr. 1. Jan. Der er altsaa en Stigning i Oplægningen paa 31 Skibe og 47,804 Tons d.w.

Denne betydelige Stigning i Oplægningen skyldes væsentlig, at mange Smaabaade ikke har kunnet faa brugbare Fragter og derfor har maattet oplægges. Enkelte store Baade er derimod gaaet ud af Oplægningen. Gennemsnitsstørrelsen er derfor blevet væsentlig mindre, nemlig 4,140 Tons d.w. pr. 1. Februar, mod 4,800 Tons d.w. pr. 1. Januar.

Af den oplagte Tonnage var der pr. 1. Februar 18 Tankbaade paa ialt 169,580 d.w. mod pr. 1. Januar 17 Tankbaade paa ialt 161,030 d.w.

Hvalfangstfartøjer og Skibe under Reparation eller Klasifikation er ikke medtaget i denne Opgørelse.

### 1500 flere Arbejdsløse.

I Følge den af Arbejdsdirektoratet foretagne foreløbige Opgørelse, udgjorde Antallet af de ved Arbejdsanvisningskontorerne den 2. Februar 1934 indregnede ledige 136,018; heraf var 9972 personligt tilmeldte (ikke-arbejdsløshedsforsikrede).

I den foregaaende Uge var de tilsvarende Tal henholdsvis 134,567 og 9836.

Paa samme Tidspunkt i 1933 var Antallet af indregnede ledige 187,284, hvoraf 42,322 var personligt tilmeldte.

Antallet af ledige arbejdsløshedsforsikrede er altsaa 18,916 lavere end paa det tilsvarende Tidspunkt i 1933.

### Fyrændringer i Aarhus.

I Løbet af den nærmeste Tid vil der i Aarhus Havn ske flere Fyrforandringer. Det røde faste Fyr paa Østmolen ca. 200 Meter indenfor Molehovedet slukkes og Fyrtaarnet fjernes. Det grønne faste Fyr paa det vestlige Bolværk ved Indsejlingen til Slippen, og det midlertidige røde faste Fyr paa den korte Dækningsarm, der udgaar fra Bassin IV's østlige Bolværk, ca. 600 Meter indenfor Østmolens Hoved, nedlægges ligeledes.

### Lille Stigning i Oplægningerne.

Den 2. Januar androg Oplægningerne af Skibe tilhørende Dansk Dampskibsrederiforenings Medlemmer 85,457 Tons Dødvægt, eller mindre end i nogen Uge i de sidste tre Aar. Siden er Oplægningerne steget smaat, men jævnt, Uge efter Uge, som en Følge af Østersøens Tilfrysning. Ogsaa sidste Uge steg Oplægningerne med et Skib og 1200 Tons, og de andrager nu 41 Skibe, 88,833 Brutto Tons eller 129,744 Dødvægttons.

### Rederiet »Dannebrog giver 6 pCt.

I Mandags holdt Rederiaktieselskabet »Dannebrog« af Svendborg ordinær Generalforsamling paa Central Caféen i Svendborg.

Sagfører Tranberg Jensen dirigerede.

Den korresponderende Reder, Skibsmægler A. E. Sørensen, aflagde Beretning og oplæste Regnskabet, der udviste et Overskud paa 9223 Kr. 54 Øre.

Generalforsamlingen vedtog at anvende Overskudet saaledes, at der paa Selskabets Skib, m.s. »Dannebrog« afskrevs 4000 Kr. 3600 Kr. anvendtes til 6 pCt. Udbytte, medens Resten overførtes i ny Regning.

Sidste Aar var Udbyttet 5 pCt.

### Dansk Sømandskirke i Gent.

»Den danske Sømandskirke« i Gent har udsendt sin Aarsberetning for 1933, hvoraf fremgaar, at Læsesalen i Aarets Løb har været besøgt af 6101 Personer, og i Julefesterne deltog 428 Sømand. De forskellige Bidrag, der er modtaget i Fjor, beløber sig til 10,908 Francs, hvoraf den danske Konsul i Gent har bidraget med 2000 Francs.

### Postsubsidierne reddede dem.

Den amerikanske Rederforening meddeler, at alle Rederier i Fjor arbejdede med Tab, og kun takket være Postsubsidierne var det muligt at opretholde Farten. For at retfærdiggøre den nuværende Subventionspolitik anføres: de højere amerikanske Driftsudgifter end de udenlandske Rederier, de større Hyrer og store Byggepriser, og Nødvendigheden af at have egne Linier for den amerikanske Udenrigshandel.

### Ny Fyrliste og Radiofyrliste.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet »Fortegnelse over danske og islandske Fyr og Taagesignalstationer samt Radiofyr og Undervandssignalstationer 1934«. Bogen fremkommer nu i to Afdelinger, hvoraf Afdeling A omfatter Fyrlisten, og den ny Afdeling B giver Oversigt over Radiofyrgupperne i danske Farvande samt Oplysninger over de islandske Radiofyr. Listen er ført til Dato til 27. December i Fjor, og Prisen er 5 Kr.

## DE SKANDINAVISKE SØMANDSHJEM

I FREMMEDE HAVNE

## ANTWERPEN:

14 Ankerrui. Telef. 22869. Telegramadr.: »Scandhome«. Bestyrer A Kildahl.

## HAMBURG:

Hafenfor 3, Hamburg 3. Telef. 366867. Telegramadr.: »Scandhome«. Bestyrer H. J. Hansson.

## LIVERPOOL:

20, Nelson Street. Telef. Royal 1879. Bestyrer John Cohlman.

## MARSEILLE:

108, Boulevard de Paris. Telef. Colbert 50-85. Telegramadr.: »Scandhome«. Bestyrer Alf Tollefsen.

## ROTTERDAM:

Willemsplein 8—9. Telef. 57174. Telegramadr.: »Scandhome«. Bestyrer V. Norenberg.

## CARDIFF:

217-218 Bute Road. Telef. 4096. Telegramadr.: »Scandhome«. Bestyrerinde Andrea Bøe.

## NEWCASTLE:

163/167, Westmorland Road. Telef. 33975. Telegramadr.: »Scandhome«. Bestyrer Sigfred K. Knutsen.

## ROUEN:

Rue St. Jacques 22. Telegramadr. »Scandhome«. Bestyrer J. Degner-Jensen.

Hjemmenes Bestyrere sørger for: 1) Sømænds Indkvartering, 2) Hentning og Ombordbringelse af Tøj, 3) hurtig Hjemsendelse af Penge eller Opbevaring deraf, 4) paa Rederiernes eller Kaptajnens Anmodning skaffer de Folk til Skibene uden nogen Udgift for Søfolkene.

## POSITIONSLISTE PR. 6. FEBRUAR 1934

## A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antw.-Dunkirk Ruten.  
s.s. *Aalborg*, ank. Danzig 3.2.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *Aarø*, Olesen, pass. Ouessant 2.2. p. R. t. Malta.  
m.t. *Aase Mærsk*, afg. Dakar 17.1.  
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Yokohama 5.2. til Nagoya.  
s.s. *Agnete Mærsk*, afg. Crotone 5.1.  
s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Madeira 28.1. til Kbhvn.  
s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Algarve*, Lund, afg. Ceuta forv. 6.2. til Melilla.  
s.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Singapore 31.1.  
s.s. *Alssund*, Nielsen, afg. K Kbhvn. 29.1. til Boston.  
s.s. *Amalienborg*, opl. København.  
m.s. *Amerika*, Knudsen, afg. St. Thomas 1.2. til Southampton.  
m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Singapore 5.1.  
m.t. *Anna Mærsk*, ank. Baltimore 21.1.  
m.s. *Annam*, Kragelund, ank. Kobe 1.2.  
m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Stavanger 27.1. til Buenos Aires.  
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Kbhvn. forv. 10.2.  
s.s. *Arnold Mærsk*, ank. Halifax 23.1.  
s.s. *Askø*, Kolster, ank. Blyth 5.2.  
m.s. *Asnæs*, Ankersen, afg. Rouen 7.2. til Llanelly.  
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Barcelona 27.1.  
m.s. *Australien*, Rasmussen, ank. Melbourne 2.2.

## B

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
s.s. *Bellona*, Hansen, afg. Newcastle 6.2. til Kbhvn.  
s.s. *Benedikt*, Clausen, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro Ruten.  
m.t. *Bente Mærsk*, afg. Batoum 26.1.  
s.s. *Bergenhus*, Schmidt, afg. Stettin 8.2. til Kbhvn.  
s.s. *Betty Mærsk*, afg. Menstad 6.1.  
s.s. *Birgit*, Lisberg, afg. Danzig 5.2. til Bordeaux.  
s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Hull 4.2.  
s.s. *Bogø*, Nielsen, ank. Bordeaux 20.1.  
m.s. *Boringia*, Væring, afg. Singapore 3.2. til Bangkok.  
m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. Burntisland 24.1.  
s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Kbhvn. 4.2.  
s.s. *Brasilien*, Botfeldt, afg. Rio 17.1. til Kbhvn.  
m.s. *Bretagne*, Berndsen, ank. Alexandria 30.1.  
s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Kbhvn. 5.2.  
s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Lissabon forv. 7.2. til Kbhvn.  
s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Antw. 1.2. til Kbhvn.

## C

m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
m.s. *California*, Andersen, afg. Holbæk 14.1. til B. Aires.  
m.t. *Caroline Mærsk*, afg. Willemstad 19.1.  
s.s. *Charkow*, Holst, afg. Tanger forv. 10.2. til Ceuta.  
m.s. *Chastine Mærsk*, afg. Port Campha 17.12.  
m.s. *Chile*, Hansen, afg. Singapore 1.2. til Manila.  
m.s. *Christian Holm*, Madsen, pass. Dover 4.2. p. R. t. Stockholm.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

6. 2. 34

LONDON.....	22,40	MADRID.....	58,95
NEWYORK.....	454,50	AMSTERDAM.....	292,20
BERLIN.....	171,25	STOCKHOLM.....	115,70
PARIS.....	28,65	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	101,45	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	140,95	PRAG.....	21,70
ROM.....	38,30		

m.s. *Chr. Hass*, Clausen, ank. Marseilles 4.2.  
s.s. *Christiansborg*, pass. Fair Isle 31.1.  
s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.  
s.s. *Clara*, Nielsen, afg. Swansea 25.1. til Cagliari.  
m.s. *Columbia*, Barfoed, afg. Dakar 26.1.  
s.s. *Cornelia Mærsk*, pass. Gibraltar 13.12. p. R. t. Haifa.  
s.s. *Cyril*, Farup, afg. Huelva 3.2. til Aalborg.

## D

s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. London forv. 9.2. til Kbhvn.  
s.s. *Dana*, Bang, ank. Nyborg 3.2.  
s.s. *Danhild*, Petersen, ank. Aarhus 4.2.  
m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Porto Empedocle 3.2. til Port Said.  
m.t. *Danmark*, Bjark, afg. Rotterdam 4.2. til Baton Rouge.  
s.s. *Delaware*, Christensen, afg. Newcastle 15.1.  
s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle forv. 13.2. til Kbhvn.  
s.s. *Douro*, Kann, afg. Kbhvn. forv. 10.2. til Königsberg.  
s.s. *Dronning Maud*, Posselt, Esbjerg-Parkeston Ruten.

## E

s.s. *Effie Mærsk*, afg. Glasgow 27.1.  
s.s. *Egholm*, Christiansen, afg. Neapel forv. 8.2. til Catania.  
s.s. *Eleonora Mærsk*, Oplagt.  
s.s. *Elie*, oplagt i Esbjerg.  
s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. Swansea 18.1.  
s.s. *Ellensborg*, ank. Ghent 3.2.  
s.s. *Elsborg*, afg. Alexandria 1.2.  
s.s. *Emilie Mærsk*, pass. Skagen 29.1. vestg.  
m.t. *Emma Mærsk*, afg. Continentet 23.1.  
m.s. *England*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
m.s. *Erria*, Topp, ank. Hamburg 5.2.  
m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Esther Maria*, Rasmussen ank. Blyth 25.1.  
s.s. *Estland*, ank. Kbhvn. 17.1.  
m.s. *Europa*, Dahl, ank. San Francisco 1.2.

## F

s.s. *Falken*, Jønson, Kbhvn.-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.  
s.s. *Fiona*, Blom, Kbhvn.-Assens-Faaborg-Svendborg-Nyborg-Rudkøbing Ruten.  
m.s. *Fionia*, Christensen, afg. Marseilles 31.1.  
s.s. *Flynderborg*, ank. København 3.2.  
s.s. *Fredensborg*, afg. Barry 3.2.  
m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
s.s. *Frederiksborg*, i Dok Rotterdam.  
s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, ank. Kbhvn. 20.12.  
s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Frode*, Pedersen, afg. Grangemouth 2.2. til U. S. A.

## G

s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Antwerpen forv. 9.2. til Kbhvn.  
s.s. *Georgia*, Aggerholm, afg. Rotterdam 5.2. til Kbhvn.  
s.s. *Gerda Toft*, afg. Norfolk 3.2. til San Domingo.  
m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. Nagoy 12.1.  
s.s. *Gorm*, Jensen, afg. Philadelphia 1.2. til New Orleans.  
s.s. *Grønland*, Meinertz, afg. Gibraltar 4.2.  
s.s. *Gudrun Mærsk*, ank. Aalborg 5.1.

## H

s.s. *Hajnia*, Ravn, ank. Ostende 8.2.  
s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. Malaga forv. 6.2. til Leixoes.  
s.s. *Hans Mærsk*, ank. Fredericia 23.1.  
s.s. *Harald*, Clemmensen, afg. Kbhvn. forv. 6.2. til Randers.  
s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Aalborg 16.2. til Newcastle.  
s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Cannes 23.1.  
s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Liverpool 7.2. til Swansea.  
s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Swansea 2.2. til Kbhvn.  
s.s. *Hroar*, Pape, afg. Hull 16.2. til Kbhvn.  
s.s. *Hulda Mærsk*, ank. Svendborg 19.1.

**BRUG KUN**

**Hempels Skibsfarver**

**INDENBORDS UDENBORDS**

*Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.*


**I**

m.s. *India*, Kruse, afg. Christobal 4.2. til Vancouver.  
 m.s. *Indien*, Bronér, afg. Colon C. Z. 1.2.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Manchester 30.1.  
 s.s. *Inge Mærsk*, afg. Stettin 27.1.  
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Liverpool 1.2. til Huelva.  
 m.s. *Irland*, Petersen, ank. Napoli 4.2.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Thorshavn 4.2. til Reykjavik.  
 s.s. *Ivar*, Bastholm, ank. Kbhvn. 29.1.

**J**

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
 s.s. *Jacob Mærsk*, afg. Swansea 24.1.  
 s.s. *Jan*, Jacobsen, pass. Casquets 3.2. p. R. t. Ghent.  
 m.t. *Jane Mærsk*, afg. Casablanca 10.1.  
 m.s. *Java*, Skjoldam, ank. Gdynia 1.2.  
 s.s. *Jessie Mærsk*, afg. Val di Terre 19.1.  
 s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Immingham 17.1.  
 s.s. *Jolantha*, Hansen, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, pass. Skagen 6.2.

**K**

s.s. *Kai*, Friis, afg. New York 29.1. til Nueritas.  
 s.s. *Katholm*, Christensen, afg. Kbhvn. 3.2. til Manchester.  
 s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Casablanca 23.1.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Blyth 24.1.  
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Danzig 1.2. til Preston.  
 s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Kbhvnfl.-Stettin-Oslo Ruten.

**L**

m.s. *Lalandia*, Borch, ank. Rotterdam 3.2.  
 s.s. *Laura Mærsk*, ank. Nørresundby 16.1.  
 s.s. *Lexa Mærsk*, ank. Limerick 23.1.  
 s.s. *Lica Mærsk*, afg. Glasgow 27.1.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. New York 27.1.  
 s.s. *Lilleborg*, pass. Oran 30.1.  
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, ank. Kbhvn. 4.2.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Rio 27.1. til Kbhvn.

**M**

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Maine*, Hansen, afg. Kbhvn. 5.2. til Gdynia.  
 s.s. *Maja*, Lise, Aarhus-Hamborg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Christensen, afg. Singapore afg 27.1. til Suez.  
 s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Valencia 30.1.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. Kbhvn. 10.2. til London.  
 s.s. *Maria Toft*, ank. Glasgow 4.2.  
 s.s. *Martin Carl*, Hjorth, afg. Swansea 2.2. til Marseilles.  
 s.s. *Maryland*, Ankersen, ank. Aalborg 18.1.  
 s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Emden 20.1.  
 m.s. *Meonia*, Frandsen, afg. Port Said 5.2. til Marseilles.  
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Kbhvn. forv. 12.2. til Antwerpen.  
 s.s. *Møen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

**N**

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Kbhvn. 5.2.  
 s.s. *Nevada*, Kolster, afg. Tyne 23.1.  
 s.s. *Nidaros*, Clausen, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 s.s. *Nordborg*, pass. Gibraltar 2.2.  
 s.s. *Nordhild*, Westergaard, afg. Casablanca 1.2.  
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, ank. Hamburg 2.2.

**O**

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Falk, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Antw. forv. 14.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Oluf Mærsk*, pass. Hanstholm 27.1. vestg.  
 m.s. *Olympia*, Røder, ank. Kbhvn. 27.1.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. B. Aires 2.2. til Kbhvn.

**P**

m.s. *Panama*, Rasinussen, ank. Kbhvn. 31.1.  
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Blyth 30.1.  
 m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Peter Mærsk*, ank. Yokohama 24.1.  
 m.s. *Peru*, Sørensen, ank. Nakskov 15.1.  
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, afg. Danzig 5.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Danzig 31.1.

**R**

s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Leith 13.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Rita Mærsk*, afg. Aalborg 26.1.  
 s.s. *Rita*, Willarsen, afg. Stettin forv. 9.2. til Østnorge.  
 s.s. *Robert Mærsk*, pass. Skagen 29.1. vestg.  
 s.s. *Rosenborg*, ank. Val di Torre 4.2.  
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Newcastle forv. 13.2. til Kbhvn.

**S**

s.s. *Saga*, Thorning, afg. Aalesund 4.2.  
 m.s. *Sally Mærsk*, pass. Panama 17.1.  
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Bayonne 1.2.  
 s.s. *Scandia*, Michelsen, pass. 24 miles Øst for Gibraltar 5.2. p. R. t. Rotterdam.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Dublin 9.2.  
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Kbhvn. 10.2. til Gdynia.  
 s.s. *Sejre*, Huusum, ank. Helsingborg 3.2.  
 m.s. *Siam*, Krarup, pass. Finisterre 4.2. til Fremantle.  
 s.s. *Sigrun*, Huus, afg. Antw. forv. 6.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Silkeborg*, ank. Boulogne 31.1.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Oporto 30.1.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Kbhvn. forv. 6.2. til Dunkirk.  
 s.s. *Skodsborg*, pass. København 24.1.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Kbhvn. 6.2. til Leith.  
 s.s. *Slesvig*, Hansen, afg. Gibraltar 4.2.  
 s.s. *Sonja Mærsk*, afg. Newport 26.1.  
 s.s. *Sonja*, Egenfeldt ank. Cardiff 6.2.  
 s.s. *Stadion II*, afg. Skien forv. 8.2. til Aarhus.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, pass. 38° N. — 31° N. 3.2. p. R. t. San Juan.  
 s.s. *Stegelborg*, ank. Livorno 31.1.  
 s.s. *Stjerneborg*, ank. Dairen 3.2.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Sfax 3.2.  
 s.s. *Susan Mærsk*, pass. Panama 11.1.  
 s.s. *Svanhild*, Ekholdt, afg. New York 10.2.  
 s.s. *Svanholm*, Ekholdt, afg. New York 10.2.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Liverpool forv. 13.2. til Swansea.  
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Fr.havn forv. 14.2. till Antw.  
 s.s. *Søborg*, afg. Vlaardingn 31.1.  
 s.s. *Sønderjylland*, Høymark, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.

**T**

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Danzig forv. 8.2. til Kbhvn.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Longviere 24.1.  
 s.s. *Tempo*, Meyer, afg. Nykøbing Falster.  
 s.s. *Thyra*, Jans, afg. Kbhvn. forv. 12.2. til Odense.  
 s.s. *Tiber*, Hull, afg. Bordeaux 8.2. til La Pallice.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Tanger forv. 16.2. til Ceuta.  
 m.s. *Tonking*, Jørgensen, afg. Sydney 12.1. til Dakar.  
 s.s. *Tovelil*, Vilsmark, under Reparation i København.  
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Kbhvn. 5.2. til Strøby.  
 s.s. *Trondhjem*, Thomsen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Kbhvn. forv. 21.2. til Antw.  
 s.s. *Tyr*, Folkenberg, afg. Pasajes 12.2. til Esbjerg.

**U**

s.s. *Uffe*, Hav, afg. Kbhvn. 10.2. til Antwerpen.  
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Halifax 29.1.  
 s.s. *Uranienborg*, pass. Las Palmas 1.2.

**V**

s.s. *Vendia*, Lund, ank. Esbjerg 9.2.  
 s.s. *Vibeke Mærsk*, pass. Hanstholm 27.1. østg.  
 s.s. *Viborg*, afg. Gandia 27.1.  
 m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, afg. Nauru 31.1.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Kiilsgaard, ank. Amsterdam 7.2.  
 s.s. *Vidar*, Arent, afg. London forv. 13.2. til Esbjerg.  
 s.s. *Virginia*, Gyhrs, afg. Buenos Aires 24.1. til Kbhvn.

**W**

s.s. *Wm. Th. Mallng*, Jensen, afg. Nantes 31.1.

**Y**

s.s. *Ydun*, Fjeldborg, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Jensen, afg. Hamborg 10.2. til Antw.

**Ø**

s.s. *Ørneborg*, afg. Bilbac 3.2.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement

Telefon 2070 · 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

samt paa alle Postkontorer



# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

Telefon Nr. 6300, Omst. til samtlige Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.

## STEVEDORE

Telefoner: **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.:  
537 & 4055 Mamdresch

Aalborg

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTERINTERESSENT-SELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.  
KAJ & PAKHUSE: HOLMS PLADS

HOVEDKONTOR: EFTER KONTOKTID KALDES:  
TLF. C. 3491 & 13370 S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y

## S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Wessberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2663

RANDERS

# WEIOLIN

PATENT SKIBSFARVER

Fineste danske Fabrikat

Spørg Deres Skibshandler.

AAGE WEIHE

SKIBSFARVEFABRIK

• NYHAVN 43 •

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

## JENS WITH

Skibsproviantering

Amaliegade 3. København K.

Telgr. Skibswith

Telf. 5349 - 411 & 7215

Frilager Nr. 38-40-49-53

Proviantlokale Nr. 1

## SEND DERES GAVE PR. TELEGRAM

Enhver Ordre, Telegram eller Brev-Gave,  
kan indtelefoneres til vort Kontor.

CENTRAL 13578

**GAVE-TELEGRAM A/S**

prompte og samvittighedsfuld Betjening  
AMALIEGADE 33 K.

Grundlagt 1874

## Th. Höeg \* Hamburg

Bundfarver for Jern- og Stålskibe

Rød og Graa Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe  
Patent Mønje Graa Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.  
Telefon: Central 13779.

## VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM  
ANTWERP

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

## AIB. BRUHN Co. OY

(tidl. J. BRUHN, Etabl. 1879)

Skibsmæglere og Befragtnings Agenter

Medlemmer af  
The Finnish Shipbrokers Association, The Baltic & International  
Maritime Conference og Nordisk Skibsrederforening

KOTKA (Finland)

Tel.-Adr.: BRUHNCO, KOTKA

# CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

Kgl. Dansk Konsulat for Scotland.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

50. Aargang.

København 7. Februar 1934.

Nr. 6.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar *Bredde- og Længdebestemmelser* for *danske Punkters 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 *Sæmil (Sm)* eller *Meter (m)*. *Retningerne* er *retvisende*, og de der angaar *Fyr*, er angivet fra *Søen*.

## I. Østersøen.

### 313. Danmark. Christiansø. Vrag fjernet.

Vraget af Motorskonnert *Hanna Marie*, der laa sunket i *Christiansø* søndre Havn, er fjernet. c.  $55^{\circ} 19'_{,2}$  N.  $15^{\circ} 11'_{,5}$  E.  
(E. f. S. Nr. 3/117 1934.)

### 314. (P). Sverige. Stockholm Skærgaard. Løbet til Hällsviken. Afmærkning udlægges.

(U. f. s. Nr. 5/267. Stockholm 1934.)

Ved *Føraarsudlægningen* 1934 udlægges nedennævnte *Sømærker* ved *Løbet til Hällsviken* fra *Løbet Landsort—Sävösund*:

Ved *Løbets N.-Side*: En *Stage* med *Kost* paa *henholdsvis* c.  $58^{\circ} 48'_{,28}$  N.  $17^{\circ} 34'_{,10}$  E., c.  $58^{\circ} 48'_{,60}$  N.  $17^{\circ} 33'_{,90}$  E. og c.  $58^{\circ} 51'_{,50}$  N.  $17^{\circ} 30'_{,50}$  E.

Ved *Løbets S.-Side*: En *Stage* paa c.  $58^{\circ} 52'_{,92}$  N.  $16^{\circ} 23'_{,30}$  E.

### 315. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Sydostbrotten Fyrskib ombyttes med nyt Fyrskib. Fyrkarakter og Lufttaagesignal forandres. Radiofyr oprettes.

(U. f. s. Nr. 4/190. Stockholm 1934.)

I *Løbet* af *Sommeren* 1934 ombyttes *Fyrskibet Sydostbrotten* paa c.  $63^{\circ} 18'_{,8}$  N.  $20^{\circ} 10'_{,7}$  E. med et nyt *rødmalet Fyrskib* med en *taarnlignende Fyrmast* og to *Signalmaster*, hvoraf den *agterste* er *forsynet* med en *Ballon* paa *Toppen*.

*Fyrkarakteren* bliver *hvidt Gruppe-Blink*, 2 *Blink* hver  $30^s$ , *Blink*  $2^s$ , *Mørke*  $3^s$ , *Blink*  $7^s$ , *Mørke*  $18^s$ .

*Lufttaagesignal* afgives med *elektrisk Luftmembran*. *Signalet* bliver *Et-Stød* hver  $30^s$ , *Stød*  $10^s$ , *Pause*  $20^s$ . *Tonefrekvens*: 300 c/s.

*Radiofyr* oprettes. *Bølgefrekvens*:  $303_{,5}$  kc/s (988 m). *Tonefrekvens*: 475 c/s. *Rækkevidde*: 70 Sm.

*Radiosignalet* bliver:

1. *Bogstaverne SB 2 Gange* ..... c.  $9_{,5}^s$ .
2. *Pause* ..... c.  $1_{,3}^s$ .
3. *14 Streger*, hver af  $1^s$  *Varighed*, *adskilt* ved *mellem-*  
*liggende Pauser* paa  $0_{,3}^s$ . ..... c.  $17_{,9}^s$ .
4. *Pause* ..... c.  $0_{,3}^s$ .



5. En lang Streg . . . . .	c. 14,0 <sup>s</sup> .
6. Pause . . . . .	c. 1,3 <sup>s</sup> .
7. Bogstaverne SB 1 Gang . . . . .	c. 5,7 <sup>s</sup> .
8. Pause . . . . .	c. 10,0 <sup>s</sup> .
	1 <sup>m</sup> .
Gentagelse af ovenstaaende Signal . . . . .	1 <sup>m</sup> .
Hele Udsendelsens Varighed . . . . .	2 <sup>m</sup> .
Pause . . . . .	4 <sup>m</sup> .
Periode . . . . .	6 <sup>m</sup> .

I usigtbart Vejr gives Signalet hver 6<sup>m</sup>, begyndende ved det 2<sup>m</sup>, 8<sup>m</sup>, 14<sup>m</sup> o. s. v. af hver Time.

I klart Vejr gives Signalet 2 Gange hver halve Time ved det 2<sup>m</sup> og 8<sup>m</sup> samt det 32<sup>m</sup> og 38<sup>m</sup> af hver Time.

Radiofyret er ude af Virksomhed i den Tid, Fyrskibet staar i Forbindelse med en Kystradiostation.

**316. Sverige. Bottniske Bugt. Fyr slukket for Vinteren.**

(U. f. s. Nr. 5/313. Stockholm 1934.)

Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:

*Bergudden* c. 63° 47' N. 20° 50' E. *Stora Fjäderägg*.

**317. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Uusikaupunki. Medelklubb Fyr slukket for Vinteren.**

(U. f. S. Nr. 3/71. Helsingfors 1934.)

*Medelklubb Fyr* paa c. 60° 42' N. 21° 03' E. er slukket for Vinterperioden.

**318. Finland. Skärgårdshavet. Lehmäsaari Fyr slukket for Vinteren.**

(U. f. s. Nr. 3/77. Helsingfors 1934.)

*Lehmäsaari Fyr* paa c. 60° 14' N. 21° 57' E. er slukket for Vinterperioden.

**319. Finland. Finske Bugt. Helsingfors. Kalvholm Fyr slukket for Vinteren.**

(U. f. s. Nr. 3/68. Helsingfors 1934.)

*Kalvholm Fyr* paa c. 60° 09' N. 25° 02' E. er slukket for Vinterperioden.

**320. Estland. Finske Bugt. Navneforandringer.**

(U. f. s. Nr. 5/271. Stockholm 1934.)

1. *Baltisk-Port* paa c. 59° 21' N. 24° 04' E. benævnes fremtidig *Paldiski*.

2. *Rooger-Vig* benævnes fremtidig *Paldiski Laht*.

(Kort Nr. 268 og 276.)

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**

**321. Danmark. Sundet. Stevns Fyr. Oplysning om Radiofyr.**

Under Henvisning til Følgeblad til E. f. S. Nr. 1—1934 meddeles, at *Stevns Radiofyr* paa 55° 17' 26" N. 12° 27' 28" E. nu udsender Radiosignal med Bølgefrekvens 315,5 kc/s (951 m).

(Fyr-Fort. Side 239.)

**322. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Storstrømmen. Bro under Bygning.**

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 4/216 1934 meddeles, at Arbejdet paa Pille Nr. 22, hvis Plads er omtrent midt i *Bogø Fyrs* hvide Lysvinkel paa 54° 58' (02<sup>f</sup>) N. 11° 53' (24") E., er paabegyndt.

(E. f. S. Nr. 4/216 1934. Kort Nr. 301.)

**323. (P). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Rudkøbing—Marstal. 3,8 m Løb. Afmærkning forandres. Skiftested for Afmærkning forandres.**

**1. Løbene S. for Rudkøbing:**

Den tidligere gravede Rende S. for Rudkøbing med en Vanddybde af 2,7 m er nu uddybet til 3,8 m. Rendens Bundbredde er 30 m.

Fra den ved Rendens S.-lige Ende udlagte Klokketønde er der udgravet et Løb med en Dybde af 3,8 m og Bundbredde 30 m mellem *Strynø* og *Langeland*.

For det førstnævnte Løbs Vedkommende bliver Dagafmærkningen uforandret.

Det sidstnævnte Løb vil den 15. Februar d. A. eller snarest derefter blive afmærket med 7 røde Stager uden Topbetegnelse paa W.-Siden. Samtidig flyttes Anduvningsvageren og Klokketønden fra Pladsen c. 54° 55',5 N. 10° 40',5 E. til Pladsen c. 54° 54',7 N. 10° 39',5 E., c. 250 m SSW. for den S.-ligste Stage i det nye Løb.

For begge Løbs Vedkommende vil der blive oprettet Ledefyrlinier, hvorom Meddelelse vil fremkomme senere.

**2. Løbet N. fra til Marstal:**

Mellem *Venegrund* og *Mandensgrund* og W. om *Hovviggrund* og *Hvinegrund* er udgravet et Sejløb med en Dybde af 3,8 m og en Bundbredde af 30 m. Renden mellem *Venegrund* og *Mandensgrund* afmærkes den 15. Februar d. A. eller snarest derefter paa N.-Siden med 4 røde Stager uden Topbetegnelse (den yderste Stage paa 54° 52' (27") N. 10° 33' (43") E.) og paa S.-Siden med 4 hvide Stager uden Topbetegnelse (den yderste Stage paa 54° 52' (28") N. 10° 34' (03") E.). *Hovvig* Anduvningsvager ombyttes med en hvid Stage med 2 Halmviske og udlægges i Løbets Bagbords Side paa 54° 52' (06") N. 10° 31' (36") E. Klokketønden flyttes tilsvarende og males hvid.

Samtidig nedlægges Skiftestedet for Afmærkningen ved *Hovviggrund*, og Retningen „for Indgaaende“ regnes helt fud til Anduvningsvageren ved Indløbet til *Klørdyb*.

Renden W. om *Hovviggrund* og *Hvinegrund* afmærkes den 15. Februar d. A. eller snarest derefter med 4 røde Stager med 1 opadvendt Kost paa W.-Siden og med 4 hvide Stager med 1 Halmvisk paa E.-Siden.

Fyrbelysningen er uforandret for den Del af Løbet, som gaar mellem *Venegrund* og *Mandensgrund*. For Løbet W. om *Hovviggrund* og *Hvinegrund* henvises til E. f. S. Nr. 52/2977 1933.

**3. Løbet S. fra til Marstal:**

Afmærkningen i Løbet fra *Marstal* til *Klørdyb* vil den 15. Februar d. A. eller snarest derefter blive forandret saaledes, at al Styrbords Afmærkning erstattes med Bagbords Afmærkning og omvendt. (Den røde Stage med 2 opadvendte Koste ved W.-Siden af Rendens S.-Ende kommer til at ligge paa 54° 50' (52") N. 10° 33' (00") E. og den hvide Stage med 2 Halmviske ved E.-Siden af Rendens S.-Ende paa 54° 50' (52") N. 10° 33' (03") E.).

(Kort Nr. 302, 297, 221, 241 og 298. Danske Lods, Side 34, 562, 563 og 571. Havnelods, Side 126 og 157. Fyr-Fort. Nr. 720, 722, 723, 724 (se Side 245). Søm.-Fort. Side 3, 5, 85 Nr. 19—24, 86, Nr. 2—13 og 88. Nr. 24—25 og 26 a.)

(Se Tillæg.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**324. Danmark. Kattegat. Randers Fjord Klokketønde ombyttet med Vintersømærke.**

Klokketønden *Randers Fjord* paa 56° 36' (34") N. 10° 22' (55") E. er ombyttet med Vintersømærket, en rød Spidstønde med Klokke.

**325. Norge. Oslofjord. Oslo Havn. Østre Kavringdyngge N. Lystønde udlagt.**

(E. f. S. Nr. 1/1. Oslo 1934.)

En sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 2<sup>s</sup>, er udlagt i 9,5 m Vand i N.-Kant af *Østre Kavringdyngge* paa c. 59° 53',9 N. 10° 43',7 E., 280 m 31° fra *Søndre Kavringdyngge*.

(Se Tillæg.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 326. Norge. Lofoten. Henningsvær. Sundet W. for Hellandsøy lukket. Mole færdigbygget.**  
(E. f. S. Nr. 1/3. Oslo 1934.)  
Molen fra N.-Pynten af den lille Holm paa  $68^{\circ} 09' 03''$  N.  $14^{\circ} 12' 38''$  E. i Retning  $312^{\circ}$  er nu færdigbygget tværs over Sundet, som nu er lukket.
- 327. Norge. Lofoten. Røst. Røsttaarnet nedblæst.**  
(E. f. S. Nr. 1/4. Oslo 1934.)  
Røsttaarnet paa c.  $67^{\circ} 31',5$  N.  $12^{\circ} 07',3$  E. er nedblæst.
- 328. (P). Norge. Hordaland. Undelandssund. Mjømenøy E. Grund. Advarsel.**  
(E. f. S. Nr. 1/2. Oslo 1934.)  
Et Skib rapporterer at have rørt Grunden paa c.  $60^{\circ} 55',9$  N.  $4^{\circ} 56',5$  E., i Sundet mellem *Mjømenøy* og *Mjømenholmen*, hvor der i Kortet er angivet c. 33 m Vand.  
Man advares imod at benytte Løbet, indtil en Undersøgelse kan blive foretaget til Sommer.
- 329. (T). Belgien. Zeebrugge. Vrag.**  
(Avis provisoire aux navigateurs. Ostende 1934.)  
En Flydekran er sunket paa *Zeebrugge* beskyttede Red langs med Molen 5 m E. for den kongelige Landingsplads og c. 725 m fra Yderenden af Molen. Vragets Plads er  $51^{\circ} 20' 42''$  N.  $3^{\circ} 11' 36''$  E. Vraget er afmærket med en grøn Vragtønde, og om Natten anbringes en rød Lanterne paa Kranen.
- 330. (T). Belgien. Oost Dyck (Clif D'islande Bank) Lys- og Fløjtetønde midlertidig inddraget.**  
(N. t. M. Nr. 175. London 1934.)  
Oost Dyck Lys- og Fløjtetønde paa c.  $51^{\circ} 20'$  N.  $2^{\circ} 29'$  E. er for Tiden inddraget.
- 331. England. Black Deep. Lystønde inddraget.**  
(N. t. M. Nr. 189. London 1934.)  
Den sort- og gulstribede Lystønde „O. A. I“, der midlertidig har været udlagt paa c.  $51^{\circ} 38'$  N.  $1^{\circ} 20'$  E., er atter inddraget.  
(E. f. S. Nr. 9/566 1933.)
- 332. (T). Skotland. Firth of Forth. Inchkeith E. Lystønde med Taageknaldsignal udlagt til Forsøg.**  
(N. t. M. Nr. 174. London 1934.)  
En Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver  $3^s$ , og som giver Et-Knald hver  $30^s$ , er midlertidig udlagt paa c.  $56^{\circ} 02'$  N.  $3^{\circ} 07'$  W.,  $0,35$  Sm  $74^{\circ}$  fra *Inchkeith* Fyr. — Lystønden er kun udlagt til Forsøg og maa ikke benyttes ved Navigeringen, og den kan til enhver Tid blive inddraget uden forudgaaende Meddelelse.
- 333. Skotland. Tay Floden. Vrag afmærket.**  
(N. t. M. Nr. 173. London 1934.)  
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c.  $56^{\circ} 26'$  N.  $2^{\circ} 57'$  W.,  $0,45$  Sm  $271^{\circ}$  fra det røde, faste Fyr paa Hovedet af *Newport Pier*. En grøn Vragtønde er udlagt tæt N. for Vraget. Skibe skal passere N. om Vragtønden.
- 334. Skotland. Tay Floden. Dundee Docks Anduvning. Grund.**  
(N. t. M. Nr. 195. London 1934.)  
En Grund med  $4,6$  m Vand findes paa c.  $56^{\circ} 27'$  N.  $2^{\circ} 57'$  W.,  $0,392$  Sm  $158^{\circ}$  fra Fyret paa E.-Siden af Indløbet til *Camperdown Dock*.

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

335. (T). Frankrig. Le Havre Fyrskib. Undervandssignal midlertidig ude af Virksomhed.  
(A. a. N. Nr. 5/174. Paris 1934.)  
Undervandssignalet om Bord i Fyrskibet *Le Havre* paa c. 43° 32' N. 0° 09' W. er for Tiden ude af Virksomhed.
336. (T). Engelske Kanaløer. Jersey. Saint Helier Havn. Sillette Baake ødelagt.  
(N. t. M. Nr. 191. London 1934.)  
*Sillette* Baake paa c. 49° 09' N. 2° 10' W. er ødelagt.
337. (T). England S.-Kyst. The Shambles. Undervandshindringer og Afmærkning midlertidig fjernet.  
(N. t. M. Nr. 165. London 1934.)  
Undervandshindringerne samt de 2 røde Stumptønder paa c. 50° 30' N. 2° 21' W. er midlertidig fjernet.

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

338. (T). Frankrig. Douarnenez Bugt. Basse Vieille. Lystønde forsvundet.  
(A. a. N. Nr. 5/165. Paris 1934.)  
Lystønden *Basse Vieille* paa c. 48° 08' N. 4° 36' W. er forsvundet.

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

339. Argentina. Quequen. Grund findes ikke.  
(N. t. M. Nr. 171. London 1934.)  
14,6 m Grunden, der i Kortet er angivet at ligge paa c. 38° 38' S. 58° 09' W., findes ikke.
340. Ecuador. Guayaquil Floden. Angostura Point. Fyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 179. London 1934.)  
Paa *Angostura Point* er paa 2° 22' 15" S. 79° 49' 18" W. tændt et Fyr, der viser grønt Et-Blink hver 4<sup>s</sup>. Flammens Højde: 4,6 m. Synsvidde: 7 Sm.

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

341. Sardinien N.-Kyst. Maddalena Anduvning. Tønde inddraget.  
(N. t. M. Nr. 198. London 1934.)  
Den røde og sorte, vandret stribede Spidstønde paa c. 41° 12' N. 9° 26' E., c. 0,45 Sm 73° fra *Sassu Point*, er permanent inddraget.
342. Kreta. Hierápetra. Oplysning om Fyr.  
(A. a. N. Nr. 7/12. Genua 1934.)  
*Hierápetra* Fyr paa c. 35° 00' N. 25° 45' E. viser hvidt og rødt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mærke 4,7<sup>s</sup>. Fyret er anbragt paa Fortets SE.-Hjørne.

**343. Rusland. Azovske Hav. Bjelosarai Fyr forandret.**

(N. f. S. Nr. 5/361. Berlin 1934.)

*Bjelosarai* hvide, faste Fyr paa c. 46° 53' N. 37° 20' E. er forandret til at vise afvekslende hvidt og rødt Lys hver 12<sup>s</sup>.**344. Cypren. Famagusta. Lystønde udlagt.**

(A. a. N. Nr. 7/10. Genua 1934.)

En Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 4<sup>s</sup>, er udlagt paa c. 35° 08' N. 33° 56' E., tæt S. for Molehovedet ved W.-lige Indløb.**IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.****345. Røde Hav. Isole Dahlac Chebir. Baake opført.**

(A. a. N. Nr. 86 Genua 1934.)

Paa Skæret c. 30 m S. for *Ras Ilet* (S.-Spidsen af *Isolotto Nocra*) er paa 15° 41' 33" N. 39° 55' 55" E. opført en Baake i Form af et hvidt og sort, vandret stribet, firsidet Prisme.**346. (T). Bengalske Bugt. Hooghly Anduvning. Matla Fyrskib inddrages midlertidigt.**

(N. t. M. Nr. 184. London 1934.)

Omkring den 5. Marts d. A. inddrages Fyrskibet *Matla* paa c. 20° 57' N. 88° 34' E. midlertidigt for et Tidsrum af c. 3 Maaneder. Nærmere Meddelelse om Inddragning eller Genudlægning fremkommer ikke.**X. Asiens E.-Kyst med Japan.****347. Sunda Øerne. Java N.-Kyst. Juana Fyr nedlagt.**

(N. t. M. Nr. 193. London 1934.)

*Juana* hvide Blinkfyr paa c. 6° 42' S. 111° 10' E. er nedlagt.**348. (P). Sunda Øerne. Madura Stræde. Gili Genting Fyr forandres.**

(N. t. M. Nr. 202. London 1934.)

I Løbet af den nærmeste Tid forandres *Gili Genting* Fyr paa c. 7° 11' S. 113° 53' E. fra at vise hvidt, fast Lys til at vise rødt Lys med En-Formærkelser hver 6<sup>s</sup>.**349. Sunda Øerne. Borneo NW.-Kyst. Sarawak Floden Anduvning. Oplysning om Cruizer Rock.**

(N. t. M. Nr. 201. London 1934.)

*Cruizer Rock*, der ved Lavvande lige er overskyldet, ligger paa 1° 51' 37" N. 110° 20' 26" E., c. 0,2 Sm N. for den i Kortet angivne Plads.**350. Sunda Øerne. Borneo E.-Kyst. Manimbora Ankerplads. Grund.**

(N. t. M. Nr. 203. London 1934.)

En Grund med 1,8 m Vand er fundet paa 1° 23' 12" N. 118° 41' 28" E., c. 1½ Sm S. for *Taka Linchang*.**351. Kinesiske Hav. Tong King Bugt. Ké Bao Island E. Grunde.**

(N. t. M. Nr. 204. London 1934.)

1. En 7,3 m Grund (Klippe) ligger paa 21° 07' 54" N. 107° 31' 48" E.
2. - 9,1 m — ligger paa 21° 08' 50" N. 107° 32' 52" E.
3. - 2,3 m — — — 21° 10' 12" N. 107° 34' 26" E.
4. - 4,1 m — (Klippe) ligger paa 21° 11' 42" N. 107° 34' 50" E.
5. - 2,7 m — ligger paa 21° 12' 43" N. 107° 35' 43" E.

## XI. 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 New Edition of North Sea Pilot, Part III.  
 T Supplement No. 6 to China Sea Pilot, Vol. V.  
 R 1416 Anchorages on the northwest coast of New Guinea. Saripa bay.  
 R 2839 United States, West Coast. — Columbia river.  
 R 3204 United States. — New York bay and harbour.  
 R 3549 South America. — River Uruguay, Juncal island to Concordia.  
 R 873 Islands between Formosa and Japan. — Amami Gunto.  
 R 1175 South Pacific Ocean. — Anchorages in the Tuamotu or Low archipelago.  
 R 886 Plans in the Canary islands.  
 R 3672 Anchorages on the coasts of Java.  
 R 653 Africa, East Coast. — Conducia, Mozambique and Mokambo.  
 R 2563 United States, East Coast. — Delaware river.  
 † 1653 Island of Java. — Western portion.  
 † 1654 Island of Java. — Eastern portion.  
 N 1653 A Eastern Archipelago, Java. — Western portion, including Sunda strait.  
 N 1653 B Java. — Central portion.  
 N 1653 C Java. — Eastern portion, including Madura, Bali and Lombok.  
 N 386 Tasmania, South-East Coast. — Huon river, Huon island to Shipwright point.  
 R 3550 South America. — River Uruguay, Juncal island to Concordia.  
 R 1180 China. — Approaches to Hong Kong.  
 R 2357 China, East Coast. — Chinwangtao road.  
 R West Indies Pilot, Vol. III.
- Sverige:*
- N 256 Kalmarsund, Borgholm—Mörbylånga. Kalmar—Färjestaden. Kalmar. Färjestaden. Borgholm. Stora Rör. Mörbylånga.
- Norge:*
- N Fortegnelse over norske Fyr og Tåkesignaler 1934.  
 T Tillæg Nr. 2 til Fortegnelse over Seilmerker paa den norske Kyst.

---

## Tillæg.

### II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

#### 352. (P). Danmark. Lille-Bælt. Fredericia SE. Undervandshindring.

Dampskibet *British Scout* rapporterer den 10. Januar d. A. at have tørnet imod en Undervandshindring paa c.  $55^{\circ} 33'_{,3}$  N.  $9^{\circ} 47'_{,9}$  E., c.  $\frac{3}{4}$  Sm  $235^{\circ}$  fra den røde Spidstønde med opadvendt Kost, *Skanseodden*. — Stedet vil blive nærmere undersøgt.

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

353. Danmark. Kattegat. Læsø Rende. Dvalegrunde E. Sømærke forsvundet.  
Den røde Spidstønde med 2 opadvendte Koste, *Dvalegrunde E.*, paa  $57^{\circ} 12'$   
(45") N.  $10^{\circ} 40'$  (59") E. er forsvundet. Et nyt Sømærke vil snarest blive udlagt.
-

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET

## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

★

FLYDEDOK

FOR SKIBE INDTIL 11.000 TONS D.W.



Forsikrings-Aktieselskabet  
**„SKANDINAVIA“**

Stiftet 1899

Aktiekapital 10 Millioner Kroner



SØ- og TRANSPORTFORSIKRINGER  
samt  
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER



KONGENS NYTORV 6 · KØBENHAVN K.  
Telefon 9316    Telgr. Adr. Reassurance

*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

**O**wners' &

**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

**Price 13/-** postage paid.

*Published by*

**Nautical Publishing Co.**

33, Amaliegade, Copenhagen.

AGENTURFIRMAET

# KAY DYHR

fører  
som før.

ØRESUNDSVEJ 140  
KØBENHAVN S.  
TLF. C. 8901-8392-8320



TELEGR.-ADR.: YARD

TELEFON 4101, STATSTLF. 9

# A/S AALBORG MASKIN- & SKIBSBYGGERI

TØRDOK 380'

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

# A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3500 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » 1000 » »

## Jørgen A. Rasmussen, Copenhagen K.

Telegrams: Jorgaras

World-wide supplies of

33, Amaliegade

Bunker Coals, Fuel &amp; Diesel Oil, Stevedoring, Towage, Docking &amp; Shiprepairs, Insurance, Ships' Supplies

## SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 &amp; 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents  
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.



## STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING &amp; DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

DAMPSKIBSSELSKABERNE

## „PACIFIC“ & „NORDANIA“

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 &amp; 4248 - Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

### SCANDINAVIAN COAL BUYERS

IN A NUTSHELL

GUIDE TO SCANDINAVIAN COAL IMPORTERS,  
COAL AGENTS AND SHIPOWNERS

Price, 10/-, post free.

SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE

(The International Weekly)

33, Amaliegade

Copenhagen, Denmark

FOREIGN BUNKERING

TOWAGE

STEVEDORING

PROVISION-

AGENTS

**DANISH MARITIME SERVICE**

TELEGRAMS:  
"AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

COPENHAGEN

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 7

FREDAG 16. FEBRUAR 1934

41. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1934

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleum A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers  
Bjernings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegraf-selskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phønix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugser-selskaber

## FRA UGE TIL UGE

Af Axel Gerfalk.

### PROVINSHAVNENES TAKSTER

For nogen Tid siden meddeltes det, at man i Trafikministeriet forberedte sig til de indledende Forhandlinger om den Revision, der for Provinshavne-Taksterne skulde gennemføres fra og med 1. April 1935.

Nu forlyder det imidlertid, at der senere er indtruffet Momenter, der har bevirket, at hele denne Sag er blevet udskudt ret stærkt. Der tilgik nemlig Ministeriet Henvendelser fra Provinshavne-Sammenslutningen og andre interesserede Parter, om ikke man kunde faa Revisionen udskudt til 1937, under Hensyn til, at der i 1936 skal afholdes Valg til Kommunalbestyrelserne, og man ønskede da Tidspunktet for Revisionen af Havnetaksterne lagt saaledes, at det faldt en Tid efter, at de nye Kommunalbestyrelser var tiltraadt. Revisionen skulde da fremefter mere end hidtil falde sammen med Valgperioderne i Kommunerne.

Man har fra Ministeriets Side »stillet sig velvilligt« overfor denne Henvendelse, og der er saaledes al Grund til at vente, at Revisionen nu bliver udskudt, og at de Forhandlinger, der skulde føres i Trafikministeriet som Indledning til Revisionen, samtidig forelægges til et saa meget senere Tidspunkt.

Som bekendt er det ikke første Gang, at Sammenslutningen af Provinshavnene har haft Held med at forlænge Takst-Perioden. Statsbaneministeriet har selvfølgelig intet at indvende imod, at de gennemgaaende alt for høje Provinshavnetakster opretholdes endnu et Par Aar. Men Skibsfarten og Handelen kan ikke bære det.

Begrundelsen for Udsættelsen er ikke saa lidt anstrengt. Den sande Grund er sikkert den, at man indenfor Provinssammenslutningen haaber paa bedre Tider for Erhvervslevet, og at disses Komme vilde faa Kravene om Nedsættelsen til at forstumme.

Men iøvrigt mener vi, at Udsættelsen er urimelig, og at Taksterne bør revideres og nedsættes og træde i Kraft den 1. April 1935.

### MODERNE POTEKINESERI

Rusland forstaar det. Rusland kan, hvad andre Rikke formaar, Vi ved af pinlig Erfaring, at et udenlandsk Laan til vor største Kommune ikke var gennemførligt. Rusland kan træffe den ene Handelsoverenskomst med fremmede Lande efter den anden og opnaa fleraarig Kredit paa alt, hvad Russerne køber, medens de selv betales *cash against documents* for alt, hvad de sælger. Beundringsværdigt godt gjort, navnlig naar tages i Betragtning, at Rusland vedblivende arbejder for Verdensrevolutionen, for Ødelæggelsen af det borgerlige System, hvorefter den øvrige Verden styres.

Frankrig har lige afsluttet Handelstraktat med Rusland, og sidstnævnte forpligter sig til i 1934 at købe i Frankrig Varer for mindst 250 Millioner francs; Maksimum for Kredittidens Længde sættes til 22 Maane-

der. Rusland opnaar visse Toldlettelser for sine Varer samt Særkontingenter for bl. a. Fjerkræ, Æg, Smør, Fisk o. s. v. Samtidig er der i Washington blevet dannet en Korporation under Navn af »Export and Import Bank of Washington«. Korporationen, som har en Aktiekapital paa 11 Millioner Dollars, skal formidle Handelen med Sovjetrusland.

Aktiekapitalen bestaar af 1 Million Dollars i ordinære Aktier, som er tegnede af Ledelsen af de offentlige Arbejder og 10 Millioner Dollars i Præferenceaktier, som er tegnede af den finansielle Genrejsnings-Korporation. Yderligere Kapital vil blive skabt gennem Salg af Præferenceaktier til den finansielle Genrejsning-Korporation eller gennem Laan fra denne eller andre Banker.

Ruslands nye Handelsoverenskomster til Ophjælpning af Importen af franske og amerikanske Varer er ikke helt i Overensstemmelse med de sovjet-russiske Udtalelser ved Aarsskiftet. De officielle russiske Blade glædede sig dengang ved, at Importen af fremmede Varer var gaaet ned med 33 pCt. i 1933 sammenlignet med Vareimporten i 1932. Denne Kendsgerning udlagdes som et Resultat af »den store økonomiske Succes af Sovjet Ruslands Udvikling. Der eksisterer ikke længer noget brændende Behov for Import af udenlandske Varer, ligesom Sovjet ikke længer er saa afhængig af udenlandske Markeder som tidligere«.

Hertil knytter *Scandinavian Shipping Gazette* følgende Bemærkning: »Sandheden er, at Rusland i Dag trænger til Import mere end nogensinde. Først og fremmest trænger Landet til at komplettere Importen af Maskiner, særlig de Dele af tidligere importerede Maskiner, som »bagvendte« russiske Arbejderhænder

har ødelagt — for hver Dag lærer Rusland, at man ikke ustraffet sætter raat Menneskemateriale uden industriel Kultur til at passe moderne, kompliceret Maskineri. Og Rusland kan altsaa ikke finde de nødvendige Midler til disse Reparationer, hvorfor disse tidligere importerede Maskiner ruster op. Men at gøre en Dyd ud af denne økonomiske Impotens er næppe overbevisende«.

*Scandinavian Shipping Gazette* ironiserer iøvrigt over, at den hele Verden staar paa Pinde for at sikre sig Andel i Eksporten til et Kæmpeland som Rusland, hvis hele Import kun andrager Halvdelen eller Trediedelen af et lille Land som Danmarks. Ruslands Import i 1933 androg nemlig kun 274 Millioner Rubler!

I Konsul Sporon-Fiedler's interessante Indberetning til Udenrigsministeriet, som offentliggøres paa denne Side, understreges stærkt Kaliforniens Tyrketro paa Fremtidsudsigterne med Hensyn til Handelsamkvemet paa det sibiriske Rusland. Den fremtidige Hovedhandelsrute mellem Sovjet Rusland og Californien bliver, mener de, San Francisco-Vladivostok. Helt sikkert er dette nu ikke. Naar Russerne ikke har paa-begyndt de store Udvidelsesarbejder paa Vladivostocks Havn, skyldes dette ikke alene Vanskeligheden ved at skrabe de mange Millioner sammen, men ogsaa Frygten for, at de aldrig vil komme Rusland tilgode — Japan lægger ikke Skjul paa, at det ønsker at sætte sig i Besiddelse af hele den sibiriske Kyst, Vladivostok inklusive.



## SOVJETRUSLANDS ANERKENDELSE OG CALIFORNIEN

Af Konsul A. C. F. SPORON-FIEDLER

San Francisco i Januar.

Som Følge af Statens geografiske Beliggenhed og Byen San Francisco's Position som Pacifikkystens største Eksporthavn maatte Unionens Anerkendelse af Sovjetrusland have en særlig Interesse for Californien. Den sibiriske Kyst ligger betydeligt nærmere end den europæiske Atlanterhavskyst, og Rusland betragtes derfor ligesom Japan som en Slags Nabo, hvis Bevægelser følges med stor Opmærksomhed, hvortil yderligere kommer det Moment, at Californiens ældre Historie ikke kan skrives, uden at Ruslands Navn nævnes. Det var saaledes i Virkeligheden den russiske Fremtrængen i Alaska i Aarene 1745—65, der gav Stødet til, at den spanske Krones Interesse for Californien vaagnede, med det Resultat, at Franciscaner-Munke indkaldtes, og de bekendte »Missions« langs hele Kysten fra den mexikanske Grænse til San Francisco-Bugten anlagdes som strategiske og kulturelle Støttepunkter (1769—1823). De første Russerne kom til Californien omkring Aar 1800; de kom fra Sitka i Alaska og gik i Land paa Kyterne nord for San Francisco, hvor de byggede et stærkt Fort i Bodega Bay (Fort Ross), hvilket stadig eksisterer. Spanierne gjorde alt for at spare dem Adgangen til San Francisco Bugten, og Russerne fik heller aldrig rigtig Fodfæste, men opgav tilsidst Fortet og forlod Landet. Den stærkt besøgte »Russian River« nord for San Francisco, »Mount Helena«, der dominerer Landskabet øst for Byen og er opkaldt efter en russisk Prinsesse, der fra Bjergets Top udtalte Ønske om at annektere Californien samt »Russian Hill«, en af de Høje hvorpaa San Francisco er bygget, er talende Minder om det russiske Kapitel i Statens Historie.

Da Anerkendelsen nærmere sig, saa man heri det første Tegn paa, at Drommen om San Francisco's store Fremtid — Vestens Metropolis tænkes med Tiden at ville overfløje Østens (New York) — og Stillehavets førende Rolle som Verdensocean skulde blive til Virkelighed. Allerede paa Tidspunktet for Ruslands Afhændelse af Alaska til Staterne havde Abraham Lincolns Udenrigsminister udtalt, at »The Pacific Ocean, its islands, its shores and the vast regions lying beyond will become the chief theater of activities and events of the worlds great hereafter«, og Præsident Roosevelt slog ved Pa-

namakanalens Aabning fast, at Middelhavets Skæbne blev beseglet ved Amerikas Opdagelse, at Atlanterhavets Betydning havde naaet Højdepunktet, medens Stillehavets Æra, bestemt til at være den største af alle, netop befandt sig i Daggryet. Ved den fuldbyrdede Anerkendelse af Sovjet anser man herude i Vesten Morgendæmningens Lys for at være steget til Middagstimens.

Som udpræget Eksportstat har Californien hilst dette Signal til udvidet international Handel med særlig Glæde, og man har med Tilfredshed konstateret, at San Francisco, hvad Fragttid angaar, er lige saa nær den sibiriske Kyst som europæisk Rusland, og at den 2den Femaarsplan indbefatter et Tilskud til Udvidelse af Vladivostok Havn m. m. paa 50 Mill. Dollars, hvilket tyder paa, at man i Sovjet regner med en betydelig Pacifichandel. I følge autorative Udtalelser vil de paagældende Havnearbejder m. v. blive paabegyndt i Løbet af de næste 2—3 Maaneder, medmindre uforudsete Begivenheder skulde indtræffe. Hvor meget U. S. A. venter herefter at kunne sælge er ukendt, men Handelskammeret i San Francisco antager, at 10 pCt. af de russiske Ordre vil blive placeret paa Pacifickysten, hvorfra Varerne da afskibes til Vladivostok. Det forventes saaledes, at Sovjet i Californien vil købe Salt, Traktorer — allerede i Aaret 1930 eksporterede en Fabrik i San Leandro, Californien, for 2 Millioner Dollars af saadanne Maskiner til Sovjet — Boremaskiner til Brug ved Udvinning af Olie, Pumpetilbehør, dieselmotordrevne Lastvogne, Tømmer, Møllemaskineri og Redskaber og Udstyr til Brug i Mineindustrien (derunder Guldmineindustrien). I Aarene mellem Krigen og Anerkendelsen er Vareudvekslingen mellem Pacifickysten og Rusland, der iøvrigt siden 1930 som Helhed er taget stærkt af, foregaaet fra Seattle til Sachalin og ad San Francisco — Panamakanalen — Middelhavet — Sortehavet, ad hvilken Vej den ovenfor nævnte Eksport af Traktorer afsendes. Siden har ingen Afskibning til russiske Havne fundet Sted fra San Francisco.

Den fremtidige Hovedhandelsrute vil nu blive *San Francisco-Vladivostok*. Til Indsættelse paa denne har »Amtorg Trading Corporation« i Løbet af de sidste 6 Uger gennem »Nelson Steamship Company,« hersteds, befragtet 5 Skibe af Størrelsen 5500—7000 Tons, der sejler under amerikansk

# AARET 1933 SET MED SKIBSFØRERØJNE

PAA DEN ALMINDELIGE SKIBSFØRERFORENINGS GENERALFORSAMLING  
I TIRSDAGS AFTES UDTALTE FORENINGENS FORMAND,  
KAPTAJN H. P. HAGELBERG:

Aaret 1933 bragte den længe ventede Lysning i Skibsfarten, og i Løbet af Sommeren kom de fleste af de oplagte Skibe i Fart. Oplægningerne, som i Aarets Begyndelse androg ca. 180,000 Brutto Tons for Damp- og Motorskibe, var ved Aarets Udgang nede paa ca. 60,000 Br. T. fra 11 Rederier og heraf ca. 20,000 Br. T. repræsenterende Reserveskibe fra Rute-rederierne.

Billedet tegnede sig saaledes meget lysere ved Aarskiftet 1934 end Tilfældet havde været i 1933. Den store Ængstelse, som de søfarende nærrede for en ny Vinteroplægning, afløstes ved Aarskiftet af nyt Haab om fortsat Beskæftigelse for alle de Skibe, der var i Fart, ja, mange vovede endda at haabe, at Resten af den oplagte Tonnage ogsaa vilde komme i Fart, efterhaanden som Foraaret nærmede sig, og her drejer det sig om Skibe, hvoraf flere ikke har været i Fart i ca. 3 Aar, og hvis Førere og Officerer derigennem er drevet hen mod Armodens Rand.

## Vore Koffardskibe sælges til Udlandet, men der bygges ingen nye

I Aarets Løb er flere Skibe solgt til Udlandet, og da der ingen Nyanskaffelser har fundet Sted, har dette efterladt stor Ængstelse og Savn ikke alene blandt dem, der fandt Beskæftigelse netop i disse Skibe, men ogsaa blandt de Mænd, som knyttede deres Fremtid til disse Rederier, og nu ser deres Beskæftigelses- og Avancementsmuligheder truet.

De søfarende er imidlertid ikke blinde for den Indsats og de Bestræbelser, der er gjort og stadig gøres fra de danske Rederiers Side for at holde Skibsfarten i Gang og undgaa yderligere Reduktion af Flaaden ved Salg til Udlandet.

## Det er Førerne, der hjælper ved at sejle til reduceret Gage

Den Appel, som flere Rederier har rettet til deres Førere om Støtte ved midlertidig at sejle for en reduceret Gage, er blevet fulgt af disse i den sikre Forvisning, at de samme Rederier vil vide at paaskønne dette og bringe Førernes Gager og øvrige Forhold i tilfredsstillende Orden, saa snart Krisen er overstaaet og Stormen er redet af.

Skibsførerforeningen, som har paatalt dette Forhold saavel overfor Dansk Dampskibsrederiforening som over for det enkelte Rederi, har modtaget et saadant Tilsagn, idet man samtidig har beklaget, at man har set sig nødsaget til at foretage de skete Reduktioner, men som Undskyldning anfører Rederne, at de ikke har andre end Førerne at støtte sig til; de andre om Bord ansatte kan ikke røres, da de har deres kollektive Aftaler at holde sig til.

Alm. dansk Skibsførerforening har nu 895 Medlemmer mod 885 i Fjor.

## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 13. Februar 1934.

De stærkt forøgede Oplægninger af den mindre Type af Baade paa op til 3/4,000 Tons viser kun alt for tydeligt, hvor daarligt det staar til med de Markeder, hvor denne Kategori af Tonnage hovedsagelig finder Beskæftigelse. Paa denne Aarstid er det særlig Kulfarten paa Nord-Østersøen, ud- og hjemgaaende Middelhavet og — for en ringe Del — Trælastfarten, der regnes med, og alle disse Markeder er mere eller mindre haabløse; det skulde derfor ikke forundre, om Oplægningerne kommer til at stige endnu mere, i al Fald indtil Trælastsæsonen aabner, da de Betingelser, som bydes, og den stærkt formindskede Efterspørgsel tvinger Skibene til Oplægning. De oversøiske Markeder er desværre heller ikke aktive lige i Øjeblikket, og om Udsigterne er det mere end hasardiøst at udtale sig i Betragtning af de mange Problemer, som skal løses rundt omkring i Verden.

Situationen i Østen er langtfra afklaret, og forskellige Begivenheder i Europa i de sidste Dage volder Betæneligheder ved ethvert Engagement frem i Tiden til Skade for den legitime Handel, og derved i høj Grad for Skibsfarten.

### TRÆLASTMARKEDET

er meget roligt; de seneste Afslutninger kan derfor ikke paavise Fremgang i Raterne f. Eks.:

510 Std. Skellefteå/Southampton 37/-; 710 Std. Sikeå og Skellefteå/Leith 30/-; 975 Std. Trångsund/Hull 31/- gross; 1,320 Std. Koivisto/Grimsby 27/- net; 600 Std. Trångsund/Antwerpen 170 Frcs.; 580 Std. Sørnæs og Åbo Vilvorde 41 Belgas med 14 B. Klausul. En Del

Kontrakter, bl. a. for Pulpwood til Calais har været i Markedet i længere Tid, hvilket kan tyde paa, at Befragterne ikke har saa let ved at dække ind til deres Fragtide, og forhaabentlig vil det heller ikke lykkes.

Kanada noterer 47/6 50/- for 6/1,000 Std. Baade, 40/- 42/6 15/1,700 Std. f.o.w. Lastning.

### KUL, KOKS etc.

er ogsaa meget rolig med svage Rater. Fra Østkyst U.K. indikeres 3/9 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> for 3,000 Tonnere, 800 à 1,000 Losning, Immingham/Aarhus 3/9 25/2,700 T. Grangemouth/Aarhus 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 2,800 T., Burntisland/Fredericia 4/- 3,000 T. Forth/Horsens 4/3 2,200 T. London Koks ca. 6/-. Humber/Reykjavik 6/9 3,500 T. 7/- 3,000 T. Danzig/Gdynia-Belgien 3,600 T. 3/3, 2,000 T. Losning à 1 Frc.

### MIDDELHAVET etc.

Udgaaende fortsætter jævnt roligt ued nogenlunde uforandrede Rater. Wales/Marseille 7/-, Øerne 6/6 6/9, Vestitalien 6/- 6/3 6/7,000 T. Port Said 6/-, Venedig 7/3; Østkysten/Algiers 6/9; Vestitalien 6/- 6/3, Porto Marghera 7/6 7,500 T., Trieste 7/3 5,000 T. Danzig/Sushak 8/3, Neapel 7/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Genua 7/3.

I de hjemgaaende Markeder er der gjort en stor Forretning, specielt i Erts og Fosfat, men til svagere Rater, da Tonnagen har været fremme i Overflod. Alexandria/Hull indikerer 9/- maaske 9/3, Sortehavet/Dalny eller Shanghai 14/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Vladivostock 14/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. Fra Donau rapporteres: 7,000 T. Rug til Nordstaterne 18/-, April.

## SOVIET OG PETER DEN STORE

### Kanalen fra Hvidehavet af største Betydning

Peter den Stores Ingeniører udarbejdede efter Kejserens Paabud en Plan for Udgravningen af en Kanal, der skulde forbinde Østersøen med det Hvide Hav, men Omkostningerne blev for store, saa Planen maatte opgives. Samme Skæbne fik den Plan, en engelsk Ingeniør udarbejdede 1800, og de Planer, russiske Ingeniører udarbejdede 1875, 1882, 1886, 1910 og 1915.

I Kejsertiden udførtes desuagtet store Kanalarbejder og Flodreguleringsarbejder. Kun ved Tøbruds- og Frosttider er Floderne uanvendelige for Transport; men Resten af Aaret spiller de en stor Rolle for Samfærdslen, skriver Medlemsbladet for Den alm. Danske Skibsforening.

Rusland besidder tre store Kanalgrupper: 1) Kanalerne Marinsk og Alexander af Würtemberg, der forener Volga og Dvina, saa man kan sejle fra Det kaspiske Hav til Det Hvide Hav. 2) Kanalerne Tikhvine og Wyolmü-Volotchek, der forener Volga og Neva og tillader Sejlads fra Det kaspiske Hav til Østersøen. 3) Kanalerne Oginsky og Dnjepr-Bug, som forener Dnjepr med Niemen og Weichsel og saaledes forbinde Sortehavet med Østersøen.

Paa tilsvarende Maade har Den finske Bugt Forbindelse med Ladoga og Onega Søerne, og herigennem med Kanalsystemerne.

I det nordlige Rusland er Floderne derimod lidet sejlbare, og Forbindelsen mellem Østersøen og Hvidehavet er derfor nærmest værdiløs og farlig.

I Løbet af tre Aar har Sovjet nu anlagt en Kanal, der løber Nord—Syd mellem Hvidehavet og Vigo-Onega Søerne. Den gennemløber et Terræn, opfyldt af talrige smaa Floder og Søer, hvilket har lettet Kanal anlæget. Højdeforskellen har været til 70 m. Kanalen har en Længde paa 225 km med 19 Sluser, 40 Diger m. m. Kanaludløbet i Hvidehavet er ved Soroka, hvorfra den løber mod Syd, følgende Floden og Søen Vigo, Søen Onega, hvorefter den drejer mod Vest, følgende Floden Svir, Ladoga Søen og Floden Yewa, indtil den naar Leningrad og Østersøen. Under en stor Del af sit Løb er den parallel med Murmansk-Banen.

Den nye Kanal faar stor Betydning, ikke alene strategisk, men ogsaa økonomisk. Halvøen Kolas Jern, Kemikalier, Oukhas Petroleum, Sibiriens udstrakte Skove kan først nu ret udnyttes. Tidligere kunde disse Transporter kun finde Sted i større Omfang de faa Maaneder af Aaret, Hvidehavet var sejlbart, thi Murmansk-Banens Transportevne er meget begrænset.

Denne Bane blev bygget under Verdenskrigen for at knytte den eneste Forbindelse mellem det af Fjender omgivne, afspærrede Rusland og dets Allierede og fik under Krigen stor Betydning, skønt den er ensporet.

Den nye Kanal mere end fordobler de Varemængder, der fremtidig kan transporteres fra Hvidehavets Egne over Leningrad, og navnlig Tømmereksperten vil kunne blive en farlig Konkurrence til Finland.

### FRAGTBERTNINGEN

FORTSAT FRA FOREGAAENDE SIDE

#### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Manglen paa vestgaaende Laster har været ret følelig, og den store Konkurrence har derfor slaaet Raterne ned i det rent meningsløse som f. Eks.: Wales/Nordstaterne 7,000 T. 5/6, Østkyst U.K./Halifax 6/-. I de amerikanske Færvande holdes Raterne nogenlunde oppe, men der er intet at prale med, og Efter-spørgslen er ikke særlig fremtrædende. Korn fra Halifax eller Boston til A/Rotterdam offererer 1/9d., U.K. 1/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Montreal/p.p. U.K. 1/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. Sukker Cuba/Liverpool 14/-, Montreal 14<sup>1</sup>/<sub>2</sub>., San Domingo/ U.K. Kont. 13/9.

Vestkysten har saa godt som intet, hverken til Østen eller Europa.

#### SYDAMERIKA

Kulraterne er endnu noget svagere, og det til Trods for, at det hjemgaaende Marked ikke ligger særlig godt. Wales/Pernambuco fik engelsk Tonnage til 7/9, Wales/Rosario 9/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Monte Video 8/3, Rotterdam/Rio 7/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>; Rotterdam/Buenos Aires noteres i 8/6 try 8/9. Kornmarkedet har arbejdet trægt i den sidste Uge, især for prompt Afskibning, og Raterne er faldet ca. 3d. Af Afslutninger kan anføres:

San Lorenzo/p.p. U.K. 7,200 T. 16/- Marts; San Lorenzo/Havre/Amsterdam 5,200 T. 17/- Bergen/Stockholm 18/6 Marts/April; San Lorenzo/St. Lawrence 7,000 T. 16/6 April; Buenos Aires/Shanghai 7,800 T. 15/3 Februar; Santa Fé/Havre-Amsterdam 5,000 T. 17/9, Bergen/Stockholm 18/3 spot; Necochea/St. Lawrence 7,500 T. 17/6, Marts; Bahía Blanca A-Hamborg 8,600 T. 14/3 Marts; Bahía Blanca/p.p. U.K. 7,200 T. 14/9 April; Chile/B-Hamborg 7,800 T. 19/6 Februar/Marts.

#### ØSTEN

Engelske Redere har kontraheret for 150,000 T. Sukker fra Mauritius til U.K. September/Marts Af-

skibning til 18/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> (i 1932 var Fragten 19/-). Bøner Dalny/Kont. noteres til 21/-, Vladivostock 23/- 23/6. Sukker Philippinerne/U.S.A. \$6.50. Birma/Holland 23/-, U.K. Kont. ca. 24/6, Wasklot 26/- 27/-. Madras/Middelhavet 24/- 7/8,000 T., 25/6 4,700 T., 1/- extra hvis Kontinentet. Saigon/Frankrig, Ris 22/- Majs 22/9. Vest Australien/Europa, sidst sluttet til 22/6, noteres en Smule højere. Kul Durban/Mauritius 6/9 à 7/-, Colombo 5/9 à 6/-, Pt. Sudan 8/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. à 8/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d.

#### TIMECHARTER

Vestindien: 2,500 T. Rundrejse \$127<sup>1</sup>/<sub>2</sub>; 4,235 T. m/v 6 Mdr. 4/3d.

— \* —

### Forandrede Signaler for Lods.

Som tidligere meddelt er fra den 1. Februar traadt nye Bestemmelser i Kraft om Til kaldelse af Lods. Nedennævnte Signaler skal fremtidigt anvendes, samtidigt eller enkeltvis. Vi gentager disse:

Om Dagen: 1) Lodsflaget, der er Handelsflaget omgivet med en hvid Kant af  $\frac{1}{8}$  af Flagets Højde, hejst paa Fortoppen. 2) Det internationale Signal G, der betyder: »Jeg ønsker Lods«, afgivet med Flag eller som Blinksignal. Saafremt der til Afgivelse af de under 2) og 3) nævnte Signaler anvendes Flag, bør disse hejses paa Fortoppen.

Om Natten: 1) Blus (Blaalys) afbrændt hvert 15de Minut. 2) et klart, hvidt Lys, der vises hyppigt, eller med hvilket der blinkes hyppigt, netop over Lønningen i omtrent et Minut ad Gangen. 3) Det internationale Signal G., afgivet som Lydsignal. 4) Det internationale Signal PT, afgivet som Blinksignal.

Lods-Signalerne maa kun afgives fra Skibe, naar disse ønsker Lods, og andre Signaler maa ikke benyttes som Lods-Signaler. Opmærksomheden henledes paa, at det internationale Signal SP (sende Baad efter Lods) kan benyttes, naar Lods skal landsættes.

## SUBSIDIER KURERER IKKE SUBSIDIER

### »EMPIRIET BURDE ENES OM EN FÆLLES SKIBS- FARTSPOLITIK«

Kampagnen for at finde en Vej ud af Skibsfartskrisen, som England i Øjeblikket befinder sig i og som startedes af Sir Charles Hipwood, Direktøren for National Union of Manufacturers og tidligere Chef for Board of Trade's Mercantile Marine Departments, fortsættes i sidste Nummer af Union of Manufacturers' Organ, hvori det hævdes, at Indførelsen af et protektionistisk System, der omfatter hele Empiriet, er at foretrække for en Subsidiopolitik. Det hævdes, at hvis tre Mand af den rette Type indenfor Regeringen slog sig sammen med tre Mænd af rette Type blandt Skibsrederne, og disse seks Mænd fik fri Adgang til alle de Oplysninger, der kunde faas hos begge Parter, vilde det ikke tage dem mange Uger at udarbejde en Plan, der vilde tilvejebringe det rette Grundlag, som kunde accepteres af de andre Enheder indenfor det britiske Empirium.

Den omfattende Bevægelse henimod en forøget Regulering baade indenfor Produktionen og indenfor Distributionen fremføres som et af vor Tids mest udprægede Karakteristika og maa følgende »have en modificerende Indflydelse paa alle de gamle Ideer om international Handel og om Skibsfarten.«

Tilmed agter Nationer som De Forenede Stater, Italien og Japan — og de er ikke de eneste — at gøre deres yderste — af fuldtud forstaaelige og naturlige Grunde — for at opmuntre deres Skibsfart, ligegyldig hvilken Politik Storbritannien agter at føre. *Da de paagældende Landes Skibe skal staa til Statens Disposition i Tilfælde af Krig, maa de ogsaa have noget at bestille i Fredens Tid.* Derfor maa de skaffe saa meget af Verdensøtravporten til deres Skibe de kan, uanset hvilke Midler de maa anvende til Opnaelsen af dette Formaal.

Hvis det er den Slags Aarsager, der har ført til den nuværende Stilling indenfor den internationale Handel og Skibsfart, lader disse Nationer sig ikke i mindste Maade paavirke af Snakken om Frihandelens højere Dyder, ej heller er det sandsynligt, at det homøopatiske Lægemiddel at kurere Subsidier ved Hjælp af Subsidier vil faa den tilsigtede Virkning, i Betragtning af, at denne Snak snarere vil styrke end formindske de overbeviste Subsidieligheder om Rigtigheden af deres Standpunkt. *Subsidier vilde bare føre til en langtrukken Kappelstrid med de paagældende Lande, der vilde koste britiske Skatteydere en Sum, der ligger nærmere 10 Millioner Pund Sterling aarlig end de 3 Millioner som foreslaaet af Rederne.* Disse Subsidier vilde tilmed have en enerverende Indflydelse paa selve Skibsfarten. England vilde blive lige saa ked af Kampen som sine Naboer, og ingen vilde paa den Maade naa ned til Ondets Rod.

Det andet Lægemiddel, der gaar ud paa Indførelsen af et protektionistisk System, der omfatter hele Empiriet, tager i hvert Fald Hensyn til Ondets oprindelige Aarsager og gør Forsøg paa at komme dem til Livs, thi der er nemlig ingen Tvivl om, at hvis Empiriet kunde enes om en fælles Politik til Forsvar for den britiske Skibsfart, vilde denne Kendsgerning faa en større Indflydelse paa de fremmede Nationer og i højere Grad gøre dem tilbøjelige til

at drøfte Sagerne med os paa en rimelig Basis end al Verdens Subsidier.

Paa et Tidspunkt, hvor alle Vejmeldinger peger i Retning af en intensivere økonomisk Konkurrence, som hvert Øjeblik kan føre til alvorlige Uroligheder, burde det ikke være vanskeligt at overbevise Empiriets Lande om, at det i det lange Løb vil betale sig bedst for dem at samarbejde i Stedet for at arbejde enkeltvis baade i Fred og i Krig. Indien har lige paa egen Haand afsluttet en Overenskomst med Japan, og da Indien under alle Omstændigheder skal sælge raa Bomuld til Japan, maatte Indien nøjes med saa gunstige Betingelser, som Japan vilde give hende. I Morgen er det Australiens Tur, og da Australien nødvendigvis skal sælge Uld til Japan, vil Landet ikke være i en altfor gunstig Stilling under Forhandlingerne. Hvis hele Empiriet, der indbefatter saa mange tropiske Markeder og Markeder af anden Art, der har Værdi for Japan, var den ene Part i disse Forhandlinger, vilde det kunne opnaa langt gunstigere Betingelser end en hvilken som helst af Empiriets enkelte Bestanddele, hvor mægtig den paagældende Bestanddel end er.

### HVIS DET BLIVER VÆRRE

Det samme refererer sig til alle andre betydningsfulde Handelsoverenskomstforhandlinger, og da det ser ud til, at Verden vil dele sig i en Mængde økonomiske Grupper, som alle skal slutte Aftaler med hinanden, vil Forhandlinger mellem disse Grupper og Empiriet blive baade hyppige og vigtige.

Hvis Forhandlingerne skal respekteres i den ufuldkomne Verden, vi lever i, maa den et eller andet Sted i Baggrunden have en Syrke af eller anden Art, som den kan ty til i sidste Instans, hvis alt skulde vende sig til det værste. Det er beklageligt, at det forholder sig saaledes, men enhver kan overbevise sig om at det er Tilfældet ved at spørge sig selv, om hvor længe han tror vi vilde være i Stand til at opretholde en Toldmur, der alvorligt generede en mægtig Nabo, hvis Landet var fuldstændig ubevæbnet og forsvarsløst. *Den eksakte Beskaffenhed af Relationen mellem økonomisk Magt og militær Magt er et Thema, som kunde skaffe Professorer Stof til bindstærke Værker.*

Det næste Punkt i Argumentationen gaar ud paa, at hvis der er noget, som Krigen lærte os, saa er det Vigtigheden af at have en stærk Handelsmarine som Supplement til Militærmagten, og det er i Øjeblikket den britiske Handelsmarine, som er ved at bukke under for det konstante Tryk, som 30 Millioner Pund Sterling udenlandske Subsidier aarligt udøver. Det burde ikke være vanskeligt at overbevise Dominions og Indien om, at det er i deres Interesse saavel som i Englands, at denne Proces standses, og den eneste Maade, den kan standses paa, er ved at Empiriets enkelte Bestanddele enes om at staa sammen og formulere en fælles Forsvarspolitik.

### ØKONOMISK GENERALSTAB FOR EMPIRIET

Der er ingen Tvivl om, i hvor høj Grad det haster med at faa ordnet dette specielle Shippingproblem, og hvis tre Mænd af den rette Type indenfor Regeringen slog sig sammen med 3 Mand af den rette Type indenfor Skibsrederne, og disse 6 havde Adgang til alle de Oplysninger, begge Parter kunde tilvejebringe, vilde det ikke tage dem mange Uger at udarbejde en Plan, der tilvejebragte, hvad der behøvedes, og som sandsynligvis vilde kunne accepteres af de andre Lande indenfor det britiske Empirium. De paagældende Lande kunde ved Starten underrettes fuldtud om Grundene til Komiteens Nedsættelse og kunde undersøge Spørgsmaalet fra deres egne særlige Synspunkter, samtidig med at Komiteen skred frem med sit Arbejde, saaledes at naar Hovedpunkterne i Komiteens Plan telegraferes til dem, der ikke vilde blive spildt nogen Tid med at træffe en Afgørelse. Dette er naturligvis en Fremstilling set i et gunstigt Lys, men derfor ingenlunde en fantasifuld Fremstilling, og hvis Rederne og Regeringen virkelig viste Sagen Interesse, vilde de kunne gennemføre den meget hurtigere, end de tror.

Ideen om at oprette en økonomisk Generalstab, der skulde planlægge Manøvrer paa Englands og Empiriets Vegne, er en Ide, som mange Hjerner tumler med i Øjeblikket, og det ser ud til, at noget i den Retning vil fremkomme, men det vil tage Tid. Hvis vi anvender de eksisterende Materialer, som vi har liggende rede til Benyttelse, og improviserer en Maskine, som paa en praktisk Maade kan behandle de to store konkrete Problemer, vi staar overfor, er det ikke usandsynligt, at vi ved denne Proces har skabt noget, der kunde ligne Kærnen til en saadan Generalstab, uden at vi selv har været klare derover, og uden at vi har bragt Forstyrrelse i det bestaaende Maskineri. Mærkeligt nok syntes dette at være Maaden, paa hvilken en hel Del af Englands mest fortjenstfulde Institutioner er kommet til Verden i Fortiden.

## Sovjetruslands Anerkendelse og Californien.

FORTSAT FRA SIDE 94

Flag, hvilke er afgaaet til Vladivostok med Salt, produceret i San Franciscobugten. Foreløbig er Skibene kun befragtet for denne ene Rejse, men man vil søge gennemført en Plan med mindst een Afsejling om Maanedene fra San Francisco med Last af Salt til Fiskeribrug. Virkeligørelsen heraf vil naturligvis afhænge af, hvorledes Afsetningen den modsatte Vej kommer til at gaa for sig. Endvidere har nævnte sovjetrussiske Handelsrepræsentation fornylig i Seattle købt en Baad, der opgives tidligere at have sejlet under dansk Flag (vistnok m.s. »Karise«), hvilken i de nærmeste Dage ventes her til San Francisco, hvor den ligeledes vil laste Salt og afgaa til Vladivostok. Senere skal den udelukkende anvendes i Pelshandelen mellem Kamchatka og det sibiriske Fastland. Det bliver det første Skib under det sovjetrussiske Flag, der gaar gennem »The Golden Gate«.

Handelskammeret oplyser, at de herværende Dampskibsselskaber »American-Hawaiian Steamship Company« og »States Steamship Company« skal have afsluttet Fragt-overenskomster med Sovjetregeringen, samt at »General Corporation Ltd.« og »Dollar Steamship Line« ogsaa er interesseret i den nye Handelsrute.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## AABENRAA

**P. F. CLEEMANN**

ETABLERET 1879  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AABENRAA**

Statstelefon 182 - 482 Telgr.-Adr. Cleemann

## FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE  
**FAABORG**

Telegramadresse: NIELSEN Telefon Nr. 9 & 509

## AALBORG

**CHR. JENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AALBORG**

Telefon: 2256  
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«

## HOLBÆK

**JØRGEN L. FISKE**

(H. MUNCH'S EFTL.)  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)  
HAVNEVEJ 40  
**HOLBÆK** Telegr.-Adr.: »Fisker«  
ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN  
Lloyds Agent  
Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

Telefon Nr. 166

HAVNEVEJ 40  
**HOLBÆK**

Telegr.-Adr.: »Fisker«

ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN

Lloyds Agent

Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

## KJØGE

**RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.**

(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)  
**AALBORG**

LLOYD'S AGENT

Telefon: 4120  
Statstelefon: 16

Telegram-Adr.:  
»Maritime«

**F. OHLSSON'S EFTF.**

ETABLERET 1878  
INDEHAVER: A. SØRENSEN  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**KJØGE**

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

## KORSØR

**JOHS. UTZON**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AALBORG**

Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:  
»UTZON«

**P. JØRGENSEN & CO.**

SKIBSMÆGLERFORRETNING  
Grundlagt 1867

Indehaver: J. U. JEPSEN, statsautoriseret Skibsmægler

**KORSØR**

Telegram-Adresse: JØRGENSEN  
The BOE Code

Telefon: 6 (3 Linier)  
Statstelefon: 11  
Efter Kontortid: 127

## AARHUS

**BERGMANN, SMITH & CO.**

SKIBSMÆGLERE  
**AARHUS**

TELEFON 1901 — 4019  
STATSTELEFON 13

TELEGR.-ADR.  
»BERGSMITHS«

## KØBENHAVN

**ALFRED CHRISTENSEN**

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43 Telf. 221

Dampskibsreder

Dampskibs- og Havariagent

Befragtningsforretning

**Rasmus Christensen**

Statsautoriseret Skibsmægler

**AARHUS**

Telef. 149. Statstelf. 99. Telgr.-Adr. „Racist“

**MARIUS NIELSEN & SØN**

Edsv. Skibsmæglere & Dampskibsrederi

DAMPKIBS- & HAVARIAGENT  
BEFRAGTNINGSFORRETNING

Tel.-Adr. »Mariusons«  
Statstelefon 196

Kalvebod Brygge 4  
København V.

## RANDERS

**Carl v. d. Hude,**

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1876

**Aarhus**

Telegr.-Adr.: Hude Telefon 81 - 82. Statstelefon 8

**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**

INDEHAVER J. CHR. J. BACH  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**RANDERS**

Statstelefon No. 9 - Telefon No. 70 & 1299  
Telegram-Adresse: Broker

## BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER  
**BANDHOLM**

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

**CARL HASSAGER & CO**

Indehaver V. H. NISTED  
Statsautoriseret Skibsmægler

**RANDERS**

Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. "Hassager"

# FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Søfarts-Konference i 1935

Som tidligere meddelt her vedtog det internationale Arbejdsbureaus 65. Styrelsesmøde, der nylig afsluttedes i Genève, en Række Beslutninger af Interesse for det internationale Sociallovgivningsarbejde. Mødets Forhandlinger lededes af Præsidenten for indeværende Aar, Nationalbankdirektør Bramsnæs.

Det besluttedes saaledes at sammenkalde en særlig Søfartskonference i 1935, i umiddelbar Tilknytning til den internationale Arbejdskonferences ordinære Samling. Søfartskonferencen skal foretage en anden og formentlig afsluttende Behandling af en Række Spørgsmaal, som var til første Behandling paa den internationale Søfartskonference i Genève Efteraaret 1929, nemlig: international Regulering af Søfolkens Adgang til Ferie med Bibeholdelse af Løn.

I Anledning af, at Spørgsmaalet om Arbejdsferier med Løn skal til Behandling paa indeværende Aars Arbejdskonference, vedtog Styrelsen at henskyde dette Spørgsmaal, for saa vidt angaar Søens Arbejdere, til den ovennævnte Søfartskonference i 1935.

## Orkanen og Strandingerne

I fulde seks Døgn var danske Farvande hærget af Storm, og selv gamle Folk kan ikke mindes at have oplevet Vestenorme af en saadan orkanagtig Styrke og Længde.

Af de otte Skibe, der under Orkanen var strandet paa Kysterne, er det lykkedes Svitzer at bjerge de tre.

I Tirsdags ved Daggry fik Bjergningsdamperen »Ægir« bragt den store tyske Fiskeskonnert »Ernestine« af Hamburg, der var strandet Øst for Rødbyhavn, ud fra den farlige Kyst. Det bjergede Skib, der har faaet ret stor Bundskade, blev bragt ind til Rødbyhavn, hvor Dykkere foretager Tætning af Lækagerne.

En anden Svizzerdamper »Sigyn« bjergede den finske Damper »Rudolf« af Helsingfors, som med Kullast fra England til Præstø var strandet uden for Indsejlingen til Renden ind til Præstø. »Rudolf« blev derefter bragt i Havn.

De to Bjergningsdampere »Garm« og »Bjørn« bjergede den paa Søren Jessens Sand paa Barren ud for Esbjerg strandede svenske Damper »Noreg« af Göteborg. Denne Damper, der var paa Rejse fra Leningrad til Rotterdam med 2000 Tons Hvede, blev i Løbet af Aftenen indbragt til Esbjerg Havn.

Endnu staar følgende Skibe strandede paa Kysterne: Paa Vestkysten Esbjerg-Fiskekutteren »Klitboen« ud for Flyvholm, Damperen »Hannestrøm III« af Göteborg lastet med Kul ud for Thyborøn og ud for Hanstholm Damperen »Tom« af Landskrona, der er i Ballast. Ved Hundested den hollandske Damper »Flevomeer« af Rotterdam og Nord for Assens den tyske Motorskonnert »Hanna« af Hamburg.

## »Dansk Styrmandsforening«s Generalforsamling

Dansk Styrmandsforening holdt Søndag Aften Generalforsamling under Ledelse af Overretssagfører P. Sandholt. Foreningens Forretningsfører, Styrmand Christianesen aflagde Beretning og Regnskab. Efter at have omtalt Arbejdsløsheden indenfor Foreningen, hvor det højeste Tal, paa Grund af de mange Oplægninger, var 265 Styrmand, og det laveste i September 115, gav Forretningsføreren en Oversigt over Overenskomstforhandlingerne med Rederiforeningen. Fra Foreningens Side er fremsat Forslag til Overenskomst vedrørende Styrmandenes Tjeneste og Tjenestetid om Bord i Skibene og ved Land.

Efter at flere Medlemmer havde udtalt sig i Anledning af Beretningen, blev der givet Decharge for Regnskabet. Det balancerede med 91,255 Kr. Formuen andrager 243,000 Kr. Løseforsikringens Formue andrager 67,417 Kr., og Hjælpefondens Regnskab balancerer med 74,000 Kr. Dette Fonds Formue er paa 29,650 Kr.

Til Bestyrelsen valgtes Styrmandene Kastrup-Olsen, Axel Petersen, S. A. Dons og E. Andersen og til Suppleanter Styrmandene R. L. Hansen og Godtfred Stallknecht.

Efter Generalforsamlingen samledes det store Antal Medlemmer, der havde givet Møde, til selskabeligt Samvær, hvor der blev holdt mange Taler for Foreningen og dens Ledelse.

## Stor Udvidelse af Odense Havn

Den stadig stigende Trafik paa Odense Havn har bevirket, at det i de senere Aar har knebet med at skaffe

Plads til alle Skibene. Kanal- og Havneudvalget har derfor nu udarbejdet Forslag til en større Udvidelse af Kaj-anlægget. Forslaget, der kommer til Behandling i Byraadets Møde paa Mandag, hvor det uden al Tvivl bliver vedtaget, gaar ud paa at forlænge Møllekajen udefter med 95 Meter. Bekostningen herved er anslaaet til 300,000—400,000 Kr. Hertil kommer saa Udgiften til Sporanlæg, Vejarbejder m. m. Det er Meningen at paabegynde Arbejdet til Foraaret, og naar Udvidelsen er fuldført, vil selv meget store Skibe kunne faa den fornødne Bolværksplads i Havnen.

## »Tempo« strandet ved Danzig.

En af Dampskibsselskabet *Trilo's* Baade, den 200 Tons store Damper »Tempo« strandede Natten mellem Mandag og Tirsdag udfor Karwia. Den 9 Mands Besætning og Kaptajn Meyer er blevet om Bord. Det er ikke lykkedes de tilkaldte Bjergningsdampere at faa »Tempo« af Grunden, og det er tvivlsomt, om den bliver reddet, da det vil være nødvendigt at grave en 200 Meter lang Kanal for at faa den af Grunden, og dette vil blive altfor kostbart.

## Stifteren af Shipping Federation død.

I den høje Alder af 83 Aar døde i Mandags Sir William Raeburn, Bart., en af Skotlands største Trampskibsredere. Allerede i 1873 blev han optaget i Rederfirmaet Dunn & Raeburn, Glasgow, og efter nogle Aar skiftede Firmaet Navn til Raeburn & Verel, der var Redere for Monarch Steamship Company. Han var dette Firmas meget aktive Seniorchef til sin Dødsdag.

Han beklædte en Masse Æresposter indenfor Faget, baade i Skotland og i Storbritannien. Han var saaledes President for Chamber of Shipping i Aarene 1916—1918, og var en af Stifterne af International Shipping Federation. Raeburn var en Tory af den gamle Skole og Medlem af Parlamentet fra 1918 til 1923.

## Nakskov bygger nyt Motorskib

Nakskov Skibsværft har den 9. Februar afsluttet Kontrakt med Akts. Grenaa—Hundredest Færgefart om Bygningen af et Passagermotorskib, som skal kunne overføre 35 Automobile og ca. 400 Passagerer.

Færgen bliver 50 Meter lang og 10 Meter bred og forsynes med to Vølund-Motorer paa tilsammen 900 HK., der kan give Færgen en Fart af mindst 12½ Knob. Den skal afleveres i Midten af Juli Maaned for at indsættes i Selskabets nye Færgerute Hundested—Grenaa.

De i nogle Blade fremkomne Oplysninger om en Byggesum af 453,000 Kr. er ikke rigtig.

## Nogle Skibspriser

Damper »Portregis«, 7820 Dødvægt Tons, bygget i 1930, er fra London solgt til Glasgow for 33,500 Pund med Survey, Byggepris 66,000 Pund. Fart ca. 9 Knob.

Norsk Damper »Alfred Nobels«, 9000 Dødvægt Tons, bygget i 1912, er fra Flekkefjord solgt til Bergen til et nyt Rederi for 9500 Pund.

Damper »Holmewood«, 2244 Br. Tons, 3620 Dødvægt Tons, bygget i Toronto i 1921, er solgt i New York for 13,500 Dollar. I August 1932 solgtes Skibet for 6250 Pund og i Februar 1927 for 15,500 Pund.

Svensk Damper »Rita«, 1196 Br. Tons, 1450 Dødvægt Tons, bygget i 1898 i Sandefjord, er fra Stockholm solgt til Kramfors for 26,200 Kr.

Græsk Damper »Georgios Pittas«, 3110 Br. Tons, 5335 Dødvægt Tons, bygget i 1898, er solgt til Cardiff til Ophugning for 3300 Pund. I Maj 1927 solgtes Skibet for 11,000 Pund og i 1916 for 70,000 Pund.

Fransk Passager- og Fragtdamper »Jacques Cartier«, 6820 Br. Tons, bygget i 1908, er solgt til Ophugning i Genova for 575,000 Francs.

Damper »Nauta«, 1805 Br. Tons, bygget i 1884, er solgt til London til Ophugning for 2100 Pund.

## Dansk Damper solgt til Ophugning

Dansk Damper »Hans Tavsen«, 1,779 Brutto Tons, Dampskibsselskabet Jutlandia, solgt til Libau til Ophugning.

## PERSONALIA

### SKIBSREDER RASMUS MINOR DØD

Ifølge indløbet Telegram fra San Francisco er Skibsreder R. Minor afgaaet ved Døden i en Alder af 80 Aar. Den Afdøde, der har skænket over 100,000 Kr. til Marstal, bl. a. til Byens Alderdomshjem, var Æresborger i Byen. Minor, der var født i Marstal, har i mange Aar drevet Rederi og Frugtplantager i Californien. For to Aar siden besøgte han sidste Gang Danmark.



**Polsk Hurtigrute**

De to polske Motorlinere paa 15,000 Brutto Tons hver, der bygges paa Monfalcone Værftet i Triest, faar en Fart af 18—20 Knob og skal gøre Rejsen fra Gdynia til New York paa otte Dage, eller fire Dage hurtigere end de nuværende Skibe. De faar hver Plads til 800 Passagerer, og Motorerne bliver af Sulzer-Typen udviklende 12,000 HK. Det første Skib bliver afleveret til Sommer, og det andet kort Tid efter. Italien skal som Betaling have Kul fra Polen, og Staalet skal købes i Polen.

Den polske Regering har Planer om at bygge et Skibsværft i Gdynia Havn. Hidtil er alle de polske Krigsskibe bygget paa fransk Værft, men naar Polen faar eget Værft, vil man i 10 Aar bygge 100,000 Tons til Orlogsmarinen. For Tiden bestaar den polske Orlogsflaade af 3 Jagere, 3

Torpedobaade og et Øvelsesskib. Endvidere er det Planen at bygge Handelsskibe paa tilsammen 1 Million Tons over en Periode af en Snes Aar.

**Mindre Hollandsk Handelstonnage**

I Fjor reduceredes den hollandske Handelsflaade ret betydelig med 30 Skibe paa ialt 188,601 Br. Tons, og i de tre sidste Aar er Flaaden ialt formindsket med ca. ½ Mill. Tons eller næsten 20 pCt. af den hele Tonnage. Man solgte i Fjor 32 Dampere og Motorskibe med 63,010 Tons til Udlandet til fortsat Fart, og der ophuggedes 20 Dampere med 122,105 Tons og forliste en 4441 Tonner. Intet nyt søgaende Skib blev bygget med Undtagelse af den nye Motorbugserbaad »Zwarte Zee« paa 793 Tons, medens 16 mindre Kystfartøjer blev sat i Fart.

**POSITIONSLISTE PR. 13. FEBRUAR 1934****A**

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Anwerpen-Dunkirk Ruten.  
s.s. *Aalborg*, pass. Kbhvn. 13.2.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *Aarø*, Olesen, ank. Malta 11.2.  
m.t. *Aase Mærsk*, afg. Aruba 1.2.  
m.s. *Afrika*, Himmelsstrup, ank. Osaka 9.2.  
s.s. *Agnete Mærsk*, afg. Crotone 5.2.  
s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Kbhvn. forv. 15.2. til Malmø.  
s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Algarve*, Lund, afg. Genua forv. 18.2. til Livorno.  
s.s. *Alsia*, Heindorn, afg. Penang 9.2. til Colombo.  
s.s. *Atsund*, Nielsen, afg. Kbhvn. 29.1. til Boston.  
s.s. *Amalienborg*, opl. Kbhvn.  
m.s. *Amerika*, Knudsen, pass. Azorerne 7.2. p. R. t. Southampton.  
m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Port Said 27.1.  
m.t. *Anna Mærsk*, afg. Chester 2.2.  
m.s. *Annam*, Kragelund, afg. Shimonoseki 10.2. til Dairen.  
m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Stavanger, 27.1. til Buenos Aires.  
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Buenos Aires 10.2. til Kbhvn.  
s.s. *Arnold Mærsk*, afg. Halifax 1.2.  
s.s. *Askø*, Kolster, ank. Dieppe 9.2.  
m.s. *Asnæs*, Ankersen, afg. Lanely 14.2. til Dinmar.  
m.s. *Astoria*, Nørregaard, pass. Terceira Azores 5.2.  
s.s. *Astrid*, Madsen, afg. Oran 10.2. til Rotterdam.  
m.s. *Australien*, Rasmussen, ank. Geelong 2.2.

**B**

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
s.s. *Bellona*, Hansen, afg. Newcastle forv. 20.2. til Odense.  
s.s. *Benedik*, Clausen, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro Ruten.  
m.t. *Bento Mærsk*, afg. Galata 28.1.  
s.s. *Bergenhush*, Schmidt, afg. Kbhvn. 13.2. til Vestnorge.  
s.s. *Betty Mærsk*, ank. Alexandria 29.1.  
s.s. *Birgit*, Lisberg, pass. Kbhvns. Rhed 7.2.  
s.s. *Birte*, Pedersen, afg. Hull 12.2. til Derwenthaugh.  
s.s. *Bogø*, Nielsen, afg. Bordeaux 4.2. til Madeira.  
m.s. *Boringia*, Væring, ank. Bangkok 7.2.  
m.s. *Bornholm*, Petersen, ank. Livorno 6.2.  
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Aarhus 11.2.  
s.s. *Brasilien*, Botfeldt, afg. Madeira 5.2. til Kbhvn.  
m.s. *Bretagne*, Berndsen, ank. Alexandria 30.1.  
s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Danzig 9.2.  
s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Lissabon 7.2. til Kbhvn.  
s.s. *Brosund*, Hansen, afg. Frederikshavn 11.2. til Danzig.  
s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Aarhus 13.2. til Odense.

**C**

m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
m.s. *California*, Andersen, ank. Buenos Aires forv. 13.2.  
m.t. *Caroline Mærsk*, afg. New York 30.1.  
m.s. *Chastine Mærsk*, afg. Dakar 2.2.  
s.s. *Charkow*, Holst, afg. Nemoures forv. 14.2. til Oran.  
m.s. *Chile*, Hansen, ank. Hongkong 12.2.  
m.s. *Christian Holm*, Madsen, afg. Stockholm 12.2. til Fawley.

**VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS**

13. 2. 34

LONDON .....	22,40	MADRID .....	60,00
NEWYORK .....	446,50	AMSTERDAM .....	297,40
BERLIN .....	173,50	STOCKHOLM .....	115,65
PARIS .....	29,20	OSLO .....	112,70
ANTWERPEN .....	102,95	HELSINGFORS .....	9,95
ZÜRICH .....	142,65	PRAG .....	21,75
ROM .....	39,00		

s.s. *Christiansborg*, pass. Fair Isle 31.1.  
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Marseilles 5.2. til Barcelona.  
s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.  
s.s. *Clara*, Nielsen, afg. Cagliari 10.2. til Sousse.  
m.s. *Columbia*, Barfoed, afg. Dakar 26.1.  
s.s. *Cornelia Mærsk*, afg. Oran 27.1.  
s.s. *Cyril*, Farup, ank. Nørre Sundby 12.2.

**D**

s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. Kbhvn. 17.2. til London.  
s.s. *Dana*, Bang, ank. Bremen 13.2.  
s.s. *Danhild*, Petersen, afg. Aarhus 8.2.  
m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Suez 12.2. til Port Said.  
m.t. *Danmark*, Bjark, pass. Flores 10.1. p. R. t. Baton Rouge.  
s.s. *Delaware*, Christensen, afg. Wilmington 14.2. til Savannah.  
s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Aalborg 23.2. til Newcastle.  
s.s. *Douro*, Kann, afg. Memel 17.2. til Kbhvn.  
m.s. *Dronning Alexandrine*, afg. Kbhvn. 17.2. til Reykjavik.  
s.s. *Dronning Maud*, Posselt, Esbjerg-Parkeston Ruten.

**E**

s.s. *Effe Mærsk*, pass. Fornæs 6.2. vestg.  
s.s. *Egholm*, Christiansen, afg. Valencia forv. 17.2. til Lissabon.  
s.s. *Eleonora Mærsk*, oplagt.  
s.s. *Elisabeth Mærsk*, ank. Alexandria 2.2.  
s.s. *Ellensborg*, ank. Nørresundby 11.2.  
s.s. *Elsborg*, pass. Oran 11.2.  
s.s. *Elie*, Larsen, ank. Esbjerg 16.1.  
s.s. *Emilie Mærsk*, ank. Dublin 2.2.  
m.t. *Emma Mærsk*, afg. Falmouth 27.1.  
m.s. *England*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
m.s. *Erria*, Topp, ank. Antwerpen 10.2.  
s.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Esther Maria*, Rasmussen, ank. Blyth 25.1.  
s.s. *Estland*, Poulsen, afg. Aalborg 11.2.  
m.s. *Europa*, Dahl, afg. Los Angeles 10.2. til Panama Canal.

**F**

s.s. *Falken*, Jønson, Kbhvn.-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.  
s.s. *Fiona*, Blom, Kbhvn.-Assens-Faaborg-Svendborg-Nyborg-Rudkøbing Ruten.  
m.s. *Fionia*, Christensen, afg. Suez 8.2. til Port Said.  
s.s. *Flynderborg*, ank. Helsingør 10.2.  
s.s. *Fredensborg*, afg. Barry 3.2.  
m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
s.s. *Frederiksborg* ank. Tyne 11.2.  
s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Frode*, Pedersen, afg. Grangemouth 2.2. til U.S.A.

**G**

s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Kbhvn. forv. 17.2. til Antwerpen.  
s.s. *Georgia*, Aggerholm, afg. Kbhvn. forv. 13.2. til Korsør.  
s.s. *Gerda Toft*, ank. San Domingo 9.2.  
m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. San Pedro 29.1.  
s.s. *Gorm*, Jensen, afg. Houston forv. 13.2. til New York.  
s.s. *Grønland*, Meinertz, afg. Barcelona 10.2.  
s.s. *Gudrun Mærsk*, ank. Aalborg 5.2.

**H**

s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Aarhus 16.2.  
s.s. *Halfdan*, Ørbech, afg. Gdynia forv. 19.2. til Kbhvn.  
s.s. *Hans Mærsk*, afg. Emden 31.1.  
s.s. *Harald*, Clemmensen, afg. Danzig forv. 24.2. til Manchester.  
s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newcastle forv. 20.2. til Kbhvn.  
s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Casablanca 29.1.  
s.s. *Hindholm*, Møller, afg. Swansea 10.2. til Kbhvn.  
s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Danzig forv. 22.2. til Kbhvn.  
s.s. *Hroar*, Pape, afg. Kbhvn. 22.2. til Hull.  
s.s. *Hulda Mærsk*, ank. Svendborg 19.1.

## I

m.s. *India*, Krusc, afg. Panama Canal 4.2. til Vancouver.  
 m.s. *Indien*, Bronér, afg. Colon, C. Z. 1.2.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Swansea 9.2. til Spezia.  
 s.s. *Inge Mærsk*, ank. Danzig 29.1.  
 s.s. *Irene Maria*, Evers, ank. Huelva 8.1.  
 m.s. *Irland*, Petersen, afg. Napoli 10.2.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Akurepi 12.2. til Reykjavik.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
 s.s. *Jacob Mærsk*, afg. Swansea 24.1.  
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Newcastle 9.2.  
 m.t. *Jane Mærsk*, afg. Curacao 29.1.  
 m.s. *Java*, Skjoldam, ank. Nakskov 12.2.  
 s.s. *Jessie Mærsk*, afg. Ceuta 28.1.  
 s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Immingham 17.1.  
 s.s. *Jolantha*, Hansen, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, ank. Danzig 10.2.  
 m.s. *Jylland*, Sandborg, afg. Esbjerg 15.2.

## K

s.s. *Kai*, Friis, afg. afg. Newcastle 10.2. til New York.  
 s.s. *Katholm*, Christensen, afg. Manchester 13.2. til Liverpool.  
 s.s. *Kirsten Mærsk*, afg. Casablanca 29.1.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Iversen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Blyth 24.1.  
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Preston forv. 15.2. til Manchester.  
 s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, pass. Skagen 12.2. p. R. t. Kbhvn.  
 s.s. *Laura Mærsk*, ank. Nørresundby 16.1.  
 m.s. *Leice Mærsk*, ank. Rotterdam 27.1.  
 s.s. *Lexa Mærsk*, ank. Delfzyl 30.1.  
 s.s. *Lica Mærsk*, afg. Swansea 3.2.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. New York 27.1.  
 s.s. *Lilleborg*, ank. Londonderry 10.2.  
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Las Palmas 12.2.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Maja*, Lise, Aarhus-Hamburg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Christensen, pass. Guardafui 7.2. p. R. t. Suez.  
 s.s. *Manø*, Albertsen, afg. Gandia 6.2. til Hull.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. London forv. 15.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Maria Toft*, pass. Kap Finisterre 11.2.  
 m.t. *Marie Mærsk*, afg. Port de Bouc 24.1.  
 s.s. *Martin Carl*, ank. Marseilles 11.2.  
 s.s. *Maryland*, Ankensen, afg. Aalborg 12.2. til Buenos Aires.  
 s.s. *Mathilde Mærsk*, ank. Palermo 2.2.  
 m.s. *Meonia*, Frandsen, afg. Marseilles 10.2. til London.  
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Antwerpen forv. 19.2. til Casablanca.  
 s.s. *Møen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, afg. Kbhvn. 9.2.  
 s.s. *Nevada*, Kolster, afg. Tyne 23.1.  
 m.s. *Nicoline Mærsk*, pass. Panama 22.1.  
 s.s. *Nidaros*, Clausen, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 m.s. *Niel Mærsk*, afg. San Pedro 1.2.  
 s.s. *Nordborg*, ank. Savona 8.2.  
 s.s. *Nordhild*, Westergaard, ank. London 10.2.  
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, Terneusen 10.2.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Falk, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Antwerpen forv. 13.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Oluf Mærsk*, pass. Hanstholm 6.2. vestg.  
 m.s. *Olympia*, Røder, afg. Kbhvn. 11.2.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Rio 10.2. til Kbhvn.

## P

m.s. *Panama*, Rasmussen, afg. Oslo 9.2. til Antwerpen.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Marseilles 9.2.  
 m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Peru*, Sørensen, ank. Nakskov 15.1.  
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. Shanghai 3.2.  
 s.s. *Poul Møller*, Schröder, afg. Kbhvn. 13.2. til Aalborg.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, afg. Danzig 8.2.

## R

s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Kbhvn. forv. 19.2. til Odense.  
 s.s. *Rita*, Willarsen, afg. Kbhvn. 11.2. til Østnorge.  
 s.s. *Rita Mærsk*, ank. Limerich 1.2.  
 s.s. *Robert Mærsk*, ank. Drogheda 3.2.  
 s.s. *Rosenborg*, afg. Val di Terre 9.2.  
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Kbhvn. forv. 19.2. til Nakskov.

## S

s.s. *Saga*, Thornung, afg. Stettin forv. 16.2.  
 m.s. *Sally Mærsk*, pass. Panama 17.1.  
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Cardiff 10.2. til Barcelona.  
 s.s. *Scandia*, Michelsen, afg. Rotterdam 12.2. til London.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Hartlepool 18.2.  
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Danzig forv. 15.2.  
 s.s. *Sejro*, Huusum, ank. Norrkøping 9.2.  
 m.s. *Siam*, Krarup, pass. Cap Verde 10.2. p. R. t. Freemantle.  
 s.s. *Sigrun*, Huus, afg. Kbhvn. 12.2. til Middelfart.  
 s.s. *Silkeborg*, ank. Methil 11.2.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Gibraltar 9.2.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, ank. Kbhvn. 7.2.  
 s.s. *Skodsborg*, afg. Marseilles 9.2.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Leith 12.2. til Thorshavn.  
 s.s. *Slesvig*, Hansen, afg. Gibraltar 4.2.  
 s.s. *Sonja Mærsk*, afg. Newport 26.1.  
 s.s. *Sonja*, Egenfeldt-Nielsen, ank. Lisbon 14.1.  
 s.s. *Stadion II*, afg. Stettin forv. 16.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, pass. 38° N 31° W 3.2. p. R. t. San Juan.  
 s.s. *Stegelborg*, ank. Genoa 7.2.  
 s.s. *Stjerneborg*, afg. Dairen 10.2.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Sfax 5.2.  
 s.s. *Susan Mærsk*, pass. Panama 11.1.  
 s.s. *Svanhild*, Ekholdt, afg. New York 10.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Liverpool 13.2. til Swansea.  
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Antwerpen forv. 20.2. til København.  
 s.s. *Søborg*, ank. Genoa 11.2.

## T

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Kbhvn. forv. 12.2. til Manchester.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Longriew 24.1.  
 s.s. *Tempo*, Meyer, afg. Danzig 10.2.  
 s.s. *Thyra*, Jans, afg. Leith forv. 20.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Tiber*, Hull, afg. Havre forv. 13.2. til Dunkirk.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Tanger forv. 16.2. til Ceuta.  
 m.s. *Tongking*, Jørgensen, pass. Cape of Good Hope 10.2. p. R. t. Dakar.  
 s.s. *Tovelil*, Vilsmark, ank. Kbhvn. 15.1.  
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Aarhus 13.2. til Libau.  
 s.s. *Trondhjem*, Thomsen, Stettin-Kbhvn.-HVNorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Kbhvn. 21.2. til Antwerpen.  
 s.s. *Tyr*, Folkenberg, afg. Pasajes forv. 23.2. til Esbjerg.

## U

s.s. *Uffe*, Hav, afg. Antwerpen forv. 16.2. til Kbhvn.  
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Kbhvn. 15.2.  
 s.s. *Uranienborg*, ank. Helsingborg 13.2.

## V

s.s. *Vendia*, Lund, ank. Aabenraa 15.2.  
 s.s. *Vibeke Mærsk*, ank. Danzig 3.2.  
 s.s. *Viborg*, ank. Antwerpen 7.2.  
 s.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, afg. Nauru 31.1.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Kiilsgaard, afg. Odense 14.2.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Gyhrs, afg. Buenos Aires 24.1. til Kbhvn.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Derwenthaugh 10.2.

## Y

s.s. *Ydun*, Fjeldborg, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Jensen, Aalborg-Hamburg Ruten.

## Ø

s.s. *Ørneborg*, ank. Tyne 12.2.

## POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

12. 2. 34

3/m. Sk. *Albert*, Christoffersen, ank. Odense 7.2.  
 3/m. Sk. *Frida*, Rasmussen, afg. Douglas 12.2.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
 ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer

# DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/s

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION  
KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING  
AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28  
Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.  
Telegram-Adresse: PACAO



## RADIO-GAVER      BREV-GAVER

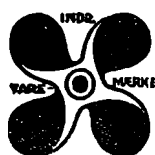
Enhver Gave-Ordre ekspederes  
samvittighedsfuldt og prompte

Forlang vore Tryksager hvis de ikke findes ombord

### GAVE-TELEGRAM A/s

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: GAVETELEGRAM · KØBENHAVN



BRUG  
**Holzapfel<sup>s</sup>**  
Bundfarver  
DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16 Telefon 5601 København K.

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

## "MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adr.: "Holmsild"  
Amaliegade 36

Telefoner {Grimsby No. 6621  
{Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

## JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsnæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,  
Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

88, Mosley Street ... Manchester  
7, Chapel Street ... Liverpool  
Somerton Buildings,  
John Bright Street Birmingham  
229, Swan Arcade. Bradford  
"York House",  
57, St. Mark Axe, London, E. C. 3  
King's Dock . . . . Immingham

## Hamburger Stauerei Gesellschaft m. b. H.

Kontor:  
HAMBURG 11, STEINHØFT 11.  
Telefon: 3615-01.

Telegram Adresse:  
STEVEDORING — HAMBURG.  
Coder: Watkins, Scotts.

### Største Stevedore Firma paa Pladsen

Egen moderne FLYDEKRAN

Kontrahent til Getreideheber-Gesellschaft m. b. H.

AGENT: AKTIESELSKABET MARITIME AGENCY, KØBENHAVN, AMALIEGADE 35

## CADENIUS & GRAHN A/B

SKIBSMÆGLERE  
DAMPSKIBS- & BEFRAGTNINGS AGENTER  
KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

**KOTKA — Finland**

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotkae

## VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM  
ANTWERP

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

Tel.-Adr. »HACKLINS« Scott's Code, 10th Edition. The Boe Code

## O. W. HACKLIN & Co.

Skibsmæglere — Befragtning  
Forsikring — Havariagenter — Speditører

Medlemmer af The Baltic and International Maritime Conference  
Agenter for Nordisk Skibsrederforening

Dansk Vicekonsulat  
**RÅFSÖ & MANTYLUOTO**  
(Björneborg's District) FINLAND

## A.B. VICTOR EK O.Y.

TELEGR. ADRESSE: **WASA** CODER:  
VICTOREK ALLE CODER

HOVEDKONTOR: HELSINGFORS

Skibsredere, Spedition, Dampskibsekspedition,  
Skibsmæglere, Befragtning, Kulimport,  
Assurance, Rederi.

## O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

WASA (Finland)

Medlemmer af  
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND

Tel.-Adr. EKLOF, YXPILA

Alle Sjøfarts Coder.

## D. EKLÖF & Co.

SKIBSMÆGLERE  
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION

YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)  
og MÖLLERSVIK & HIMANGO

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

50. Aargang.

København 14. Februar 1934.

Nr. 7.

---

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E.-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

---

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parenthes, 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, og de der angaar Fyr, er angivet fra Sæen.

---

## I. Østersøen.

354. (T). Danmark. Fakse Bugt. Rødvig Havn. Dybde aftaget.  
1. Ved Indsejlingen til Rødvig Havn er Dybden for Tiden kun 3,7 m.  
2. Langs Stenene fra Havnefyret til Brohovedet ligger en mindre Sandbanke.  
c. 55° 15',<sub>1</sub> N. 12° 22',<sub>8</sub> E.  
(Kort Nr. 210 og 291. Danske Lods, Side 416. Havnelods, Side 158.)
355. Sverige. Kalmarsund. Hatten Klokketønde inddraget for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 6/374. Stockholm 1934.)  
Klokketønden *Hatten* paa c. 56° 46' N. 16° 30' E. er inddraget for Vinterperioden.
356. (P). Sverige. Gotland E.-Kyst. Fårö Fyr. Taagesignal forandres.  
(U. f. s. Nr. 6/330. Stockholm 1934.)  
I Løbet af 1934 vil det nuværende Taagesignal med Kanon, Et-Skud hver 10<sup>m</sup>, ved Fårö Fyr paa c. 57° 57',<sub>5</sub> N. 19° 21',<sub>1</sub> E. blive forandret til Et-Knald hver 5<sup>m</sup>.  
(Kort Nr. 268.)
357. Sverige. Öregrund Skærgaard. Getryggen Lystønde inddraget for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 6/374. Stockholm 1934.)  
Lystønden *Getryggen* paa c. 60° 12' N. 18° 48' E. er inddraget for Vinterperioden.
358. Tyskland. Rügen E.-Kyst. Stubbenkammer. Radiofyr. Tider for Klartvejr-udsendelser forandret.  
(N. f. S. Nr. 6/412. Berlin 1934.)  
*Stubbenkammer* Radiofyrs Udsendelser i klart Vejr er forandret fra det 16<sup>m</sup> og 22<sup>m</sup> af hver Time til det 4<sup>m</sup> og 10<sup>m</sup> af hver Time.  
c. 54° 34' N. 13° 40' E.  
(E. f. S. Nr. 41/2366 1933 og 2/75 1934.)

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

### 359. (T). Danmark. Sundet. Taarbæk Rev Lys- og Klokketønde. Klokkesignal i Uorden.

Det automatiske Klokkesignal paa *Taarbæk Rev* Lys- og Klokketønde paa c. 55° 47' N. 12° 40' E. giver for Tiden Et-Slag hver 15<sup>s</sup>.

### 360. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborgsund. Guldborg. Bro under Bygning. Midlertidig Afmærkning.

1. I *Guldborgsund* er paa det smalleste Sted ved *Guldborg* en Bro under Bygning.  
2. En Del Duc d'Alber, der er opført til Hjælp under Bygningen af Broen, afmærkes om Natten med klare Lanterner.

3. Til Vejledning for Sejladsen om Dagen er midlertidigt udlagt følgende Sømærker:

Paa E.-Siden af Løbet:

a. En Halmprík paa 54° 52' (17") N. 11° 45' (13") E.

Paa W.-Siden af Løbet:

b. En Risprík paa 54° 52' (15") N. 11° 45' (11") E.

c. — — 54° 52' (18") N. 11° 45' (11") E.

(E. f. S. Nr. 31/1920 og 35/2085 1933. Kort Nr. 232, 244, 299, 279 og 280. Danske Lods, Side 523. Havnelods, Side 68.)

### 361. (T). Danmark. Lille-Bælt N.-lige Del. Baaring Vig. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.

I Dagene 12.—16. Marts d. A., begge Dage inklusive, vil der saavel om Dagen som om Natten blive afholdt Skydeøvelser med Kanon mod saavel Luftmaal som Maal paa Søen i *Baaring Vig*.

Skydepladsen begrænses mod N. af Breddeparallellen 55° 34' N., mod E. af Meridianen 10° 02' E., mod S. af *Fyns Kyst* og mod W. af Meridianen 9° 51' E.

Naar Skydning finder Sted efter Mørkets Frembrud, er de skydende Skibes elektriske Lyskastere i Virksomhed.

Skibe og Luftfartøjer advares imod paa de anførte Tider at komme indenfor Skydepladsens ovennævnte Grænse.

### 362. (T). Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser.

I Dagene 26. Februar—3. Marts d. A., begge Dage inklusive, afholdes Skarp-skydningsøvelser fra en Skydeplads ved *Arnkilsøre* (c. 54° 58',<sub>8</sub> N. 9° 45',<sub>9</sub> E.).

Skydefeltet ligger indenfor en Linie, der i W. begrænses af *Snogbæk Hage*, og en Linie, som i E. begrænses af *Stevning Næs'* NW.-lige Hjørne.

Een Time før Skydningens Begyndelse og til dens Slutning hejses 1 Flag henholdsvis paa *Arnkilsøre* W.-lige og E.-lige Side.

Umiddelbart før en Skydnings Begyndelse og som Tegn paa, at *Farvandet er spærret*, hejses samme Steder, som foran anført, en Ballon.

Efter hver Skydnings Afslutning eller Standsning nedhales Ballonerne som Tegn paa, at *Farvandet er frit*.

(Danske Lods, Side 376.)

(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

### 363. (P). Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Store-Tørvegrund S. Sømærke flyttes.

Ved Foraarsudlægningen 1934 vil den W.-ligste hvide Stage med 1 Halmvisk, *Store-Tørvegrund S.*, paa 55° 56' (16") N. 11° 58' (42") E. blive flyttet W. efter til Grundens W.-Side paa 55° 56' (28") N. 11° 57' (21") E.

(Kort Nr. 267. Søm.-Fort. Side 68, Nr. 29.)

**364. (T). Danmark. Kattegat. Samsø W. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.**

I Dage 12.—16. Marts d. A., begge Dage inklusive, vil der saavel om Dagen som om Natten blive afholdt Skydeøvelser med Kanon mod saavel Luftmaal som Maal paa Søen i Farvandet W. for *Samsø*.

Skydepladsen begrænses mod N. af Breddeparallelle 56° 02' N., mod E. af Meridianen 10° 28' E., mod S. af Breddeparallelle 55° 45' N. og mod W. af Meridianen 10° 16' E.

Naar Skydning finder Sted efter Mørkets Frembrud, er de skydende Skibes elektriske Lyskastere i Virksomhed.

Skibe og Luftfartøjer advares imod paa de anførte Tider at komme indenfor Skydepladsens ovennævnte Grænser.

**365. Danmark. Kattegat. Aarhus Bugt. Aarhus Havn. Fyr nedlagt.**

Nedennævnte Fyr er nedlagt:

1. Det røde, faste Fyr paa 56° 09' 22" N. 10° 13' 24" E., paa E.-Molen c. 200 m indenfor Molehovedet. Fyrtaarnet vil snarest blive fjernet.

2. Det grønne, faste Fyr paa det W.-lige Bolværk ved Indsejlingen til *Slippen*.

3. Det midlertidige røde, faste Fyr paa den korte Dækningsarm, som udgaar fra Bassin IV's E.-lige Bolværk, c. 600 m indenfor E.-Molens Hoved.

(E. f. S. Nr. 5/309 1934. Kort Nr. 252, 227, 278 og 211. Danske Lods, Side 161. Havnelods, Side 20 og 21. Fyr.-Fort. Nr. 150 og 156.)

**366. Sverige. Kattegat. Vinga Fyrskib. Radiofyr og Undervandstaagesignal i klart Vejr.**

(U. f. S. Nr. 6/376. Stockholm 1934.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 5/262 1934 meddeles, at Radiosignalet og Undervandstaagesignalet om Bord i Fyrskibet *Vinga* paa c. 57° 34' N. 11° 36' E. nu ogsaa afgives i klart Vejr efter de gældende Regler.

(E. f. S. Nr. 5/262 1934.)

**367. (T). Danmark. Limfjorden. Nykøbing. Mors. Havnearbejder. Uddybning. Afmærkning midlertidig i Uorden. Advarsel.**

Indtil videre er *Nykøbing, Mors*, Havn (c. 56° 47',<sub>7</sub> N. 8° 52',<sub>1</sub> E.) under Ombygning. Den S.-lige Kaj ved Indsejlingen til Nordhavnen ombygges, og den W.-lige Del af Fiskerihavnens Dækmole fjernes og anbringes i Linie med den øvrige Del af Molen.

Samtidig foretages Uddybning af Sejløbet, Nordhavnen og Sydhavnen.

Der maa navigeres med Forsigtighed ved Passage af Uddybningsmaskiner og i Indløbet til Nordhavnen, da der under Optagning af Molen kan forefindes Pælerester.

Under Uddybningen kan det ikke paaregnes, at Prikkerne er paa Plads.

Iøvrigt følges de internationale Søvejsregler og „Regler for Sejlads i indre dansk Farvand“.

(E. f. S. Nr. 35/2087 1933. Kort Nr. 259. Havnelods, Side 141.)

**368. Norge. Skagerrak. Moss. Kanalen. Fyr flyttes midlertidigt.**

(B. f. F. Nr. 5. Oslo 1934.)

Paa Grund af Arbejdet paa den nye Færgebro yderst i Kanalen vil *Østre kanalnole* Fyr paa c. 59° 25',<sub>8</sub> N. 10° 39',<sub>5</sub> E. fra den 15. Februar d. A. og indtil videre blive flyttet c. 60 m N. over i Kanalens Retning. Samtidig vil der paa den gamle Plads, c. 1 m over det nuværende Fundament, blive ophængt en klar Lanterne.

**369. Norge. Skagerrak. Lillesand. Ledefyr tændt.**

(B. f. F. Nr. 5. Oslo 1934.)

Ved *Lillesand* Havn er tændt to nye Ledefyr, der viser rødt, fast Lys. Bagfyret paa 58° 15' 00" N. 8° 22' 45" E. og Forfyret paa 58° 14' 49" N. 8° 23' 02" E. Flammens Højde: 27 m for Bagfyret og 8 m for Forfyret. Synsvidde: 5 Sm. Fyrene overet i Pejling 318° leder midt i *Sandgabet*. — Brændetid: 28. Juni—8. Juni.

(Se Tillæg.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

370. (T). Norge. Indløbet til Svolvevær. Kjeøstein Fyr og Vabeinet Fyr midlertidig forandret.  
(B. f. F. Nr. 5. Oslo 1934.)  
*Kjeøstein Fyr* paa c.  $68^{\circ} 13'_{,6}$  N.  $14^{\circ} 34'_{,6}$  E. og *Vabeinet Fyr* paa c.  $68^{\circ} 13'_{,5}$  N.  $14^{\circ} 34'_{,4}$  E. viser indtil videre henholdsvis grønt, fast Lys og rødt, fast Lys.
371. (T). Norge. Asenleden. Storskjær Fyr midlertidig slukket.  
(B. f. F. Nr. 5. Oslo 1934.)  
*Storskjær Fyr* paa c.  $64^{\circ} 03'_{,1}$  N.  $9^{\circ} 51'_{,3}$  E. er beskadiget af Søen og slukket indtil videre.
372. Norge. Florø N. Drågeskjærflu Fyr atter tændt.  
(B. f. F. Nr. 5. Oslo 1934.)  
*Drågeskjærflu Fyr* paa c.  $61^{\circ} 39'_{,0}$  N.  $4^{\circ} 59'_{,0}$  E. er atter tændt og i Orden.  
(E. f. S. Nr. 3/138 og 5/266 1934.)
373. Norge. Marstenen Radiofyr forandret.  
(B. f. F. Nr. 5. Oslo 1934.)  
Radiofrekvensen ved *Marstenen Radiofyr* paa c.  $60^{\circ} 07'_{,3}$  N.  $5^{\circ} 01'_{,0}$  E. er forandret til  $306_{,5}$  kc/s (979 m). Rækkevidden er beregnet til 50 Sm. — Karakter og Sendetider er indtil videre uforandrede.
374. (T). Skotland. Buckhaven Fyr midlertidig slukket.  
(N. t. M. Nr. 227. London 1934.)  
*Buckhaven Fyr* paa c.  $56^{\circ} 10'$  N.  $3^{\circ} 02'$  W. er indtil videre slukket.
375. Skotland. Tay Floden Anduvning. Uren Ankerplads.  
(N. t. M. Nr. 211. London 1934.)  
Et Anker med Kæde er mistet paa  $56^{\circ} 25' 52''$  N.  $2^{\circ} 36' 26''$  W., c. 1 Sm SE. for *Fairway Lys-* og *Klokketønde*.  
(Se Tillæg.)

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

376. (T). Frankrig. Barnouic. Fyr midlertidig slukket.  
(A. a. N. Nr. 6/240. Paris 1934.)  
*Barnouic Fyr* paa c.  $49^{\circ} 02'$  N.  $2^{\circ} 48'$  W. er indtil videre slukket.
377. (T). Frankrig. Lannion. Baaker forsvundet.  
(A. a. N. Nr. 6/239. Paris 1934.)  
Nedennævnte Baaker er forsvundet:  
*Le Pestou* c.  $48^{\circ} 45'$  N.  $3^{\circ} 36'$  W.  
*Beg ar Rolland* c.  $48^{\circ} 48'$  N.  $3^{\circ} 34'$  W.
378. Engelske Kanaløer. Jersey. Saint Helier Havn. Sillette Baake genopført.  
(N. t. M. Nr. 229. London 1934.)  
*Sillette Baake* paa c.  $49^{\circ} 09'$  N.  $2^{\circ} 10'$  W. er genopført.  
(E. f. S. Nr. 6/336 1934.)

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

379. Island W.-Kyst. Faxaffói. Hvalfjördur. Oplysning om Skær og Kabel.  
(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen. Reykjavik 1934.)  
1. *Naustasker* paa  $64^{\circ} 17'$  ( $48''$ ) N.  $21^{\circ} 52'$  ( $12''$ ) W. har forandret Navn til *Hnausasker*.

2. c. 2000 m længere inde, 1100 m fra Land ret ud for Gaarden *Melar*, ligger et Skær, som ses utydeligt i Kortet. Dette Skær hedder *Laufagrúnn*, er c. 80 m langt og er tørt ved Springtids Lavvande. Mærket for Skæret er Halvdelen af *Kambur* fri af *Útskálakamarstangi*.

3. Det indre Kabel (fra *Hvaleyri*) er lagt om og gaar nu fra c.  $64^{\circ} 21',7$  N.  $21^{\circ} 45',5$  W. til c.  $64^{\circ} 20',6$  N.  $21^{\circ} 44',3$  W.

(Kort Nr. 289, 226, 260 og 270. Islandske Lods. Side 62, 63 og 64.)

**380. Island NW.-Kyst. Önundafjörður. Kabel udlagt.**

(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen. Reykjavik 1934.)

Fra *Flateyri* er udlagt et nyt Kabel tværs over Fjorden. Kablet gaar fra c.  $66^{\circ} 02',9$  N.  $23^{\circ} 31',3$  W. til c.  $66^{\circ} 02',0$  N.  $23^{\circ} 33',4$  W.

(Kort Nr. 261 og 270. Islandske Lods, Side 100.)

**381. Island NW.-Kyst. Isafjardardjúp. Ædey. Mjóifjörður. Kabel udlagt. Luftledninger trukket.**

(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen. Reykjavik 1934.)

1. a. Fra *Vigen W.* for *Ógurshólmi* er udlagt et Kabel til *Ædey*. Kablet gaar fra c.  $66^{\circ} 02',7$  N.  $22^{\circ} 42',2$  W. til c.  $66^{\circ} 05',4$  N.  $22^{\circ} 39',8$  W.

b. Over Sundet mellem *Ædey* og *Snæfjellaströnd* er trukket en Luftledning, saaledes at der under Traadene er mindst 7 m i Sundet nærmest *Ædey* og 10 m i Sundet nærmest Land. c.  $66^{\circ} 06\frac{1}{2}'$  N.  $22^{\circ} 39\frac{1}{2}'$  W.

2. Over *Mjóifjörður*, med Mellestation i *Hrútey*, er trukket en Luftledning, saaledes at der under Traaden er mindst 9 m E. for *Hrútey* og 18 m W. for *Hrútey*. c.  $65^{\circ} 55\frac{1}{4}'$  N.  $22^{\circ} 35'$  W.

(Kort Nr. 261 og 270. Islandske Lods, Side 106 og 107.)

**382. Island N.-Kyst. Húnaflói. Reykjarfjörður. Kabel udlagt.**

(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen. Reykjavik 1934.)

Et nyt Kabel er udlagt tværs over *Reykjarfjörður* indenfor *Gjógur*. Kablet gaar fra c.  $65^{\circ} 59',0$  N.  $21^{\circ} 24',2$  W. til c.  $65^{\circ} 57',6$  N.  $21^{\circ} 24',0$  W.

(Kort Nr. 254 og 270. Islandske Lods, Side 115.)

**383. (T). Frankrig. Chaussée de Sein. Lystønde forsvundet.**

(A. a. N. Nr. 6/234. Paris 1934.)

Lystønden *Chaussée de Sein* paa c.  $48^{\circ} 03'$  N.  $5^{\circ} 07'$  W. er forsvundet.

**384. Portugal S.-Kyst. Albufeira Fyr lyser atter normalt.**

(N. t. M. Nr. 232. London 1934.)

*Albufeira* Fyr paa c.  $37^{\circ} 05'$  N.  $8^{\circ} 16'$  W. lyser atter med normal Fyrkarakter.

(E. f. S. Nr. 46/2637 1933.)

**385. Bermudas Øerne. North Rock Fyr nedlægges ikke.**

(N. t. M. Nr. 4/186. Washington 1934.)

E. f. S. Nr. 3/149 1934 annulleres, da *North Rock* Fyr paa c.  $32^{\circ} 28',5$  N.  $64^{\circ} 45',8$  W. ikke som meddelt vil blive nedlagt permanent den 10. Februar d. A.

**386. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Virginia. Old Plantation Flats Fyr. Taagesignal forandret.**

(N. t. M. Nr. 4/176. Washington 1934.)

Taagesignalet ved *Old Plantation Flats* Fyr paa c.  $37^{\circ} 14'$  N.  $76^{\circ} 03'$  W. afgives nu med Diafon. Signalet er Et-Stød hver 20<sup>s</sup>, Stød 3<sup>s</sup>, Pause 17<sup>s</sup>.

(E. f. S. Nr. 2/101 1934.)

**VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.**

**387. Brasilien. Pará Floden Anduvning. Bragança Bank. Espadon (Espadarte) Shoal Fyr atter tændt.**

(N. t. M. Nr. 4/187. Washington 1934.)

*Espadon Shoal* hvide Blinkfyr paa  $0^{\circ} 29'$  ( $25''$ ) S.  $47^{\circ} 59'$  ( $15''$ ) W. er atter tændt.

(E. f. S. Nr. 12/756 1933.)



- 388. Brasilien. Porto de Pedras. Oplysning om Fyr.**  
(N. t. M. Nr. 5/252. Washington 1934.)  
*Porto Pedras* Fyr paa c.  $9^{\circ} 10' S.$   $35^{\circ} 21' W.$  viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $20^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $3^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $15^s$ .  
(E. f. S. Nr. 5/287 1934.)
- 389. Brasilien. Paranagua Bugt. Port Antonina. Lage Grande Fyr nedlagt. Lystønde udlagt.**  
(N. t. M. Nr. 4/188. Washington 1934.)  
*Lage Grande* Fyr paa c.  $25^{\circ} 27' S.$   $48^{\circ} 40' W.$  er permanent nedlagt og erstattet med en Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver  $3^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $2,7^s$ .
- 390. Uruguay. Bahia de Montevideo. Punta San Jose. Afmærkning forandret.**  
(N. t. M. Nr. 210. London 1934.)  
Lystønden, der viste rødt Et-Blink, og som var udlagt paa c.  $34^{\circ} 54' S.$   $56^{\circ} 13' W.$ , c.  $0,15$  Sm W. for *Punta San Jose*, er inddraget og erstattet med en rød Stumpstønde.
- 391. Argentina. Tierra del Fuego. Arenas (Paramo) Point E. Grund.**  
(N. t. M. Nr. 242. London 1934.)  
Grundt Vand med Dybder under  $9,1$  m rapporteres at findes paa c.  $53^{\circ} 05' S.$   $68^{\circ} 04' W.$ ,  $6,7$  Sm  $55^{\circ}$  fra *Arenas Point* Fyr. — Tegnet for et Skær med under  $1,8$  m Vand indsættes i Kortene.

### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 392. Ægypten. Indløbet til Suez Kanal. Lystønder forandres.**  
(B. a. Z. Nr. 33/335. 's-Gravenhage 1934.)  
I Løbet af den nærmeste Tid forandres uden nærmere Meddelelse de to yderste Lystønder ved Indløbet til *Suez Kanal* til at vise henholdsvis grønt Et-Blink (den W.-lige) og rødt Et-Blink (den E.-lige).  
c.  $31^{\circ} 19' N.$   $32^{\circ} 21',5 E.$
- 393. Marokko. Tanger Bugt. Almirante Tønde genudlagt.**  
(A. a. l. N. Nr. 5/143. San Fernando 1934.)  
Tønden „*Almirante*“ paa  $35^{\circ} 49' (38'') N.$   $5^{\circ} 45' (14'') W.$ , tæt ved *Punta Malabata*, er genudlagt paa Station. — Nævnte Tønde er paa Grund af den klippefulde Bund, der hurtigt slider Fortøjningskæden over, udsat for at drive bort.  
(E. f. S. Nr. 49/2808 1933.)

### IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

- 394. Madagascar E.-Kyst. Vohémar. Antálaha. Fyrbelysning forandret.]**  
(N. f. S. Nr. 5/374. Berlin 1934.)
- Vohémar* Bagfyr paa c.  $13^{\circ} 21',2 S.$   $49^{\circ} 58',0 E.$  er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Lys med En-Formærkelser hver  $6^s$ . Synsvidde: 12 Sm.
  - Vohémar* røde, faste Forfyr paa c.  $13^{\circ} 21' S.$   $50^{\circ} 02' E.$  er forandret til hvidt, fast Fyr.
  - Antálaha* Fyr er tændt paa Bagbaaken paa c.  $14^{\circ} 50',6 S.$   $50^{\circ} 17',2 E.$ , c.  $0,7$  Sm NW. for Toldboden. Fyret viser hvidt, fast Lys. Bagbaaken, der tidligere var rød og hvid, vandret stribet, er nu malet hvid.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

### 395. Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Horsens. Havnereglement.

Under den 3. Februar d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt et nyt Reglement for Ordenens Overholdelse i *Horsens Havn* (c.  $55^{\circ} 51',4$  N.  $9^{\circ} 52',3$  E.) i Overensstemmelse med „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) *danske Havne* (Broer)“.

For Sejladsen inden for Havnens Omraade gælder „Særlige Regler for Sejlads i indre *dansk Farvand*“ af 29. Juli 1927.

Det til Havnen hørende Søomraade er mod E. begrænset af en ret Linie mellem det SE.-lige Hjørne af Opfyldningen ved Havnens N.-Side og det SE.-lige Hjørne af Opfyldningen ved Havnens S.-Side.

Havnen bestaar af følgende Bassiner i Retningen E.—W.:

Lystbaadehavnen, Fiskerihavnen, Svajebassin E. for Øen, Nyhavns nordre Bassin, Nyhavns søndre Bassin og Gammel Havn.

Dette Reglement træder i Kraft den 1. Marts 1934.

(Havnelods, Side 84).

## Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.  
Korts eller Boge Nr. *England:*

- R 478 West Indies. — Port San Juan.
- R 1011 Manchuria. — Eastern Bosphorus strait with Vladivostok harbour.
- R 2994 Baltic Sea. Great Belt. — Sprogø to Omo.
- R 750 India, West Coast. — Malabar coast.
- R 3222 Russian Tartary. — Rikorda island to Larionova point.

## Tillæg.

### II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

#### 396. Danmark. Sundet. Middelgrunds Fort Fyr. Drogden Fyrskib. Oplysning om Radiofyr.

*Middelgrunds Fort* Radiofyr (c.  $55^{\circ} 43',2$  N.  $12^{\circ} 40',2$  E.) og *Drogden Fyrskib* Radiofyr (c.  $55^{\circ} 32',6$  N.  $12^{\circ} 43',1$  E.) er nu bragt i Overensstemmelse med Følgeblad til E. f. S. Nr. 1 1934.

(Fyr-Fort. Nr. 238 og 239.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

#### 397. Danmark. Kattegat. Læsø Rende. Dvalegrunde E. Sømærke genudlagt.

Den røde Spidstønde med 2 opadvendte Koste, *Dvalegrunde E.*, paa  $57^{\circ} 12'$  ( $45''$ ) N.  $10^{\circ} 40'$  ( $59''$ ) E. er atter udlagt paa Plads og i Orden.

(E. f. S. Nr. 6/353 1934.)

**398. Danmark. Limfjorden. Venø Sund. Mærke udgaar. Venø Odde Fyr. Oplysninger om Fyr.**

1. Mærket „*Jegindø Kirke* netop fri W. for det høje Land paa *Venø*“, der leder gennem *Venø Sund Snævring*, er ubrugeligt og slettes i Kort Nr. 259.

2. *Venø Odde Fyrs Plads* er ikke som angivet paa Oddens S.-ligste Pynt, men paa 56° 30' (57") N. 8° 37' (12") E. paa Oddens W.-ligste Punkt, lige overfor *Askær Odde*. Fyret, der viser hvidt, rødt og grønt, fast Lys, tændes kun, naar Ruteskibet ventes.

(Kort Nr. 259. Danske Lods, Side 454. Fyr-Fort. Nr. 535.)

**399. Danmark. Limfjorden. Odde Sund N.-lige Dampfærgehavn. Sømærker forsynes med Refleksprismer.**

I Løbet af den nærmeste Tid vil nedennævnte Sømærker ved Indsejlingen til *Odde Sund N.-lige Dampfærgehavn* uden nærmere Meddelelse blive forsynet med Refleksprismer, som følger:

1. Den rød- og hvidstribede Stage med 1 opadvendt Kost over Halmvisk paa 56° 35' (06") N. 8° 33' (57") E. forsynes med hvide Refleksprismer.

2. Den hvide Stage med Halmvisk paa 56° 35' (03") N. 8° 33' (53") E. forsynes med røde Refleksprismer.

(Kort Nr. 259. Danske Lods, Side 453. Havnelods, Side 146. Søm.-Fort., Side 62. Nr. 3 og 4.)

**IV. Nordlige Ishav og Nordsøen****400. Danmark. Graadyb. Sømærke Graadyb III bortdrevet.**

Den røde Spidstønde *III* paa 55° 26' (54") N. 8° 17' (24") E. er bortdrevet. Et nyt Sømærke vil snarest blive udlagt.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



Forsikrings-Aktieselskabet  
**„SKANDINAVIA“**  
*Opstiftet 1899*  
*Aktiekapital 10 Millioner Krøner*

SØ- og TRANSPORTFORSIKRINGER  
*samt*  
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

KONGENS NYTORV 6 · KØBENHAVN K.  
Telefon. 9316    Telgr. Adr. Reassurance




**BP**  
BRITISK  
PRODUKT

**FUEL & DIESEL OIL**

BUNKERSTATION I  
FRIHAVNEN  
Kapacitet: 450 Tons pr. Time.

St. Annæ Plads 5.                      København K.  
TELEFON: 5455 — TELEGRAM-ADR.: UNITEDOIL

**BP**    **DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI**    **BP**

**AKTIESELSKABET**  
**MARITIME AGENCY**  
(THE MARITIME AGENCY LTD.)  
Telf.: Central 1504 & 14450    Telegram-Adr. "MARAG"

**AMALIEGADE 35**  
KØBENHAVN K

★

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTRER

**BUNKERKUL**  
LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

★

KONTRAHENTER FOR  
**STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS**

*Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using*

**O**wners' &  
**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

**Price 13/-** postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
33, Amaliegade, Copenhagen.

## AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefoner: 40 - 91 &amp; 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets»

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde.  
 Fabrikante af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.  
 2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

**IVER C. WEILBACH & CO**  
SØLVER & SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Telegr.:

Grundlagt 1744

Compasweilbach

*Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter***Hellerup Kulimport A/s**

TUBORG HAVN

Telefon Hellerup 20 — 803 og 660

IMPORT AF

Kul ▲ Koks ▲ Cinders  
Briketter ▲ Brænde**Skibsproviantering**

Schiffshandler

Ship Chandler

**H. S. Hansens Eftf. A/s**Telefon Central 389  
Efter Kl. 6 Ordrup 3096Amaliegade 43,  
København K.*Lager af alle Skibsfornødenheder*

AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

**Assuranceforeningen Skuld**

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12,267 • 12,432 & 12,732 • TELGR.-ADR.: »SKULDE»  
STIFTET 1897

GARANTI OG RESERVEFOND

CA. 1.600.000 KR.



Overtager: 1) Ansvarsforsikring (derunder overskydende Kollisionsansvar) for Damp-, Motor- og Sejlskibe · 2) Forsikring af Hyreansvar i Sygdoms- eller Forlistilfælde · 3) Forsikring af Ansvar for Besætningens Effekter i Forlistilfælde · 4) Strikeforsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund af Strike eller Lockout.

REDERI- &amp; HANDELSSELSKABET

**MONTANA A/s**

IMPORT AF: KUL · KOKS · CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.  
Telefon: 9246Telegramadr.:  
MONTANAKUL**MARIUS NIELSEN & SØN**

Edsv. Skibsmæglere &amp; Dampskibsrederi

DAMPKIBS- & HAVARIAGENT  
BEFRAGTNINGSFORRETNINGTel.-Adr. »Mariusens»  
Statstelefon 196Kalvebod Brygge 4  
København V.**SEND DERES GAVE  
PR. TELEGRAM**Enhver Ordre, Telegram eller Brev-Gave,  
kan indtelefoneres til vort Kontor.

CENTRAL 13578

**GAVE-TELEGRAM A/s**  
prompte og samvittighedsfuld Betjening  
AMALIEGADE 33 K.**Jørgen A. Rasmussen, Copenhagen K.**

Telegrams: Jorgaras

33, Amaliegade

World-wide supplies of

Bunker Coals, Fuel &amp; Diesel Oil, Stevedoring, Towage, Docking &amp; Shiprepairs, Insurance, Ships' Supplies

**SCANDINAVIAN COAL BUYERS****IN A NUTSHELL**GUIDE TO SCANDINAVIAN COAL IMPORTERS,  
COAL AGENTS AND SHIPOWNERS

Price, 10/-, post free.

SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE

(The International Weekly)

33, Amaliegade

Copenhagen, Denmark

## FOREIGN BUNKERING

TOWAGE  
STEVEDORING  
PROVISION-  
AGENTS**DANISH MARITIME SERVICE**TELEGRAMS:  
"AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

**COPENHAGEN**

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 8

FREDAG 23. FEBRUAR 1934

41. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1934

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleumsselskab A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers  
Bjernings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegraf-selskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phønix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugsererselskaber

## FRA UGE TIL UGE

Af Axel Gerfalk.

### NAAR VERDENSHANDELEN SVIGTER —

Skibsfarten døjer onde Dage, fordi Verdenshandelen svinder ind, og naar Skibsfarten døjer ondt, mærkes dette direkte eller indirekte af meget store Kredse af Befolkningen.

Det mærkes selvfølgelig først og fremmest af de Virksomheder og Personer, der har direkte Tilknytning til Skibsfartserhvervet. Man ser for Eksempel dette tydeligt af Københavns Havnevæsenes Regnskab for 1933, som nu foreligger. For første Gang i mange Aar, siger Havnedirektøren, har Driftsindtægterne svigtet. Nedgangen i disse er 713,000 Kroner mindre end kalkuleret og budgetteret med, og det er særlig Lejeindtægterne der er gaaet ned, ikke mindre end med 661,400 Kroner.

Paa denne Konto falder de 661,400 Kr., og tungest vejer Driftsoverskudet fra Københavns Frihavns-Aktieselskab til. Denne Indtægtspost, der var anslaaet til 425,000 Kr. i Budgettet, er gaaet ned til 45,000 Kr. Den anden Hovedpost er Vareafgiften, hvor Nedgangen er paa 323,000 Kr. eller 13½ pCt. Endelig er der — omend i mindre Grad — Indtægtsforringelse paa Konti som Fartøjsafgift, Afgift for Knippelsbros Opklukning, Afgift for Benyttelse af Havnevæsenets Kraner, Lejeindtægter af Havnevæsenets Uddybnings- og Prammateriel. Dog er der ogsaa enkelte Lyspunkter. Renteindtægten viser saaledes en Merindtægt i Forhold til Budgettet paa ca. 90,000 Kr.

De forskellige Udgiftskonti er forøget med ca. 77,000 Kr., derfra gaar dog en Besparelse paa Arbejdskonti samt Afskrivninger og Henlæggelser paa 38,000 Kr., saaledes at det samlede Budget er blevet forrykket med ca. 790,000 Kr. i den forkerte Retning. Til Reservefonden kan derfor kun henlægges 387,000 Kr. og ikke som oprindeligt budgetteret 1,139,000 Kr.

### — SAA SVIGTER ALT

Det er begyndt at gaa op for Englænderne, at naar Verdenshandelen svigter, saa svigter alt. Dette gælder ikke mindst de store Enere blandt de engelske Redere. Det er derfor, at man endnu ikke har fundet den Formel, som Handelsminister Runciman efterlyste i Parlamentet, det praktiske Forslag til Op-hjælpning af den engelske Skibsfartsindustri, som Regeringen kan akceptere og handle efter. De national-økonomisk indstillede blandt Rederne er helt klar over, at det af Tramprederne krævede aarlige Subsidium paa 10s. pr. Ton rummer en yderligere Fare for en Forringelse af Verdenshandelen og som Følge derfor en Forværring af Rederivirksomhedernes Forhold. De søger efter andre og bedre Stier at betræde, og i stadig voksende Kredse vinder den Opfattelse Terræn, at for hele Verdens Velfærd, og ganske særlig for Englands, gælder det om at faa Verdenshandelen til at blomstre op igen, og at man maa søge et Samarbejde med andre Nationers Rederivirksomheder og Rederierorganisationer for at fremme dette Formaal. Det staar ogsaa Englænderne helt klart, at Begyndelsen til et Samarbejde paa Gensidighedens Basis maa gøres med Rederisammenslutningerne i de Lande, der end-

nu ikke har knæsat Subsidieprincippet. Hvis de ikke-subsidiestøttede Lande gav visse Privilegier til hinandens Skibsfart paa Bekostning af de subsidierede, vilde man sikkert hurtigt finde Grundlaget for resultatrige Forhandlinger med de sidstnævnte Lande. Det oprindelige engelske Forslag om at bekæmpe Subsidier med Subsidier fører kun til yderligere Ødelæggelse af den internationale Skibsfart og Verdenshandelen.

England er ikke det eneste Land, der har opdaget, at man ikke ustraffet anlægger sin Økonomi paa Selvforsynings-Princippet. I det nye Tyskland dæmmer der ogsaa en Forstaaelse heraf. Eksportoverskudet bliver mindre og mindre til Trods for, at Importen er barberet ned til et rent Minimum. Samtidig er Priserne paa Livsfornødheder steget uhyggeligt, uagtet at Lønningerne er blevet forsvarlig beklippet — en Kendsgerning paa tværs af de i Øjeblikket over hele Verden dominerende politisk-økonomiske Doktriner. Med Rette frygter Tysklands ledende Mænd, at det sta-

dig stigende Prisniveau paa Fornødheder vil gøre Tyskland ukonkurrencedygtig paa de udenlandske Markeder — daarligt ernærede Arbejderes Produktions-evne er nu engang, alle politiske Teorier til Trods, ringere end de velernæredes. Den samme Frygt deles efterhaanden ogsaa af andre Lande, der haardnakket af Hensyn til Landbrugets Interesser (Landbruget er jo efterhaanden blevet kunstigt opretholdt i samtlige europæiske Lande) holder Importen af Landbrugsprodukter nede eller helt ude ved Kvota-System eller gennem Indførselsforbud.

Godt det samme med denne Frygt. Det er jo kun gennem helt national-egoistiske Følelser, at Landenes Politik formes nu om Dage. Hvis Landene frygter, at deres egen Politik skader dem selv, saa er vi allerede inde paa Omvendelsens rigtige Vej, og glædelige Overraskelser vil snart vise sig i Form af Import-Lettelser og stigende Verdensomsætning. Der er ingen anden Vej der fører til Lykke og Velstand for Menneskeheden.

## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

### SUBSIDIER — DEN FORKERTE FREMGANGSMAADE

Selv de Redere, der i forrige Maaned underskrev Rapporten fra den særlige Komité, der var blevet nedsat for at undersøge Forholdene indenfor den britiske Trampskibsfart, maa have løvet længe, inden de bekvemmede sig til det, thi Subsidietanken er afskyelig for alle, der har Tilknnytning til Skibsfarten her i England. Den eneste tænkelige Undskyldning for Subsidier er, at man kan anvende dem som Represalier overfor de Lande, der er ved at gaa over til en Subsidiepolitik, i Haabet om, at man derved endelig opnaar at træffe en Ordning, der gaar ud paa en fuldstændig Elimination af Subsidiering indenfor Shippingverdenen.

Der findes dog saa mange Fejl i Rapporten i dens nuværende Skikkelse, saa der er kun ringe Haab om, at den vil komme til at danne Grundlaget for en kommende Parlamentslov. Og Mr. Walter Runciman hentydede stærkt til denne Sagernes rette Sammenhæng, da han foreslog den britiske Shippingverden, at denne skulde forelægge ham nogle definitive Forslag, hvilket de Mennesker, der havde udarbejdet Rapporten, tilsyneladende mente, de havde gjort.

Kort sagt gaar Forslaget ud paa, at et Subsidium af 10s. pr. Bruttoton pro anno skulde betales til alle de britiske Trampskibe, der var engageret i den internationale Handel, og 5s. pr. Bruttoton pro anno til alle oplagte Trampskibe.

Før vi gaar over til en Analyse af dette Forslag, maa det fremhæves, at i dette Nødraab fra Skibsfartens Side har man indtalt sagt om *Betydningen af at anvende Subsidier paa en saadan Maade, at de i lige høj Grad gavner Skibsbygningen som selve Skibsfarten.*

Det vilkaarlige i at give Subsidier paa dette Grundlag er umiddelbart indlysende. Det er i Virkeligheden en *Subsidie for manglende Dygtighed.* Der vilde nemlig ikke være nogen Forskel paa det udbetalte Beløb under Hensyntagen til Skibets Alder, og et fuldstændig forældet Skib kunde saaledes lægges op og faa sit Subsidium udbetalt, hvorved man vilde hindre, at der finder en naturlig Ophugning Sted af de Skibe, der er for daarlige til nogensinde at kunne indtjene en Avance.

Det er ogsaa en Præmie paa manglende Dygtighed i en anden Betydning. Der foretages nemlig en Diskrimination mod Fragtrutebaaden. Det er en kendt Sag, at den sidstnævnte Type er ved at erstatte Trampskibet, fordi den er mere effektiv og nyder en større Gunst hos Afskiberne saa at Subsidiet vilde komme til at støtte en Fragtskibstype, der er ved at aftage i Betydning. Selve den Kendsgerning, som ogsaa nævnes i Rapporten, at den britiske Tramp-tonnage er sunket med 50 Procent i de senere Aar, er ikke saa meget et Symptom paa de britiske Rederes triste Eksistens, som det er et tydeligt Bevis for, at Trampskibsfarten ikke længere har tilnærmelsesvis den Betydning, den havde før Krigen. Det moderne økonomiske Skib, og i Særdeleshed den moderne Fragtrutebaad, er ved at erstatte den, da den kan medføre Laster til relativt lavere Fragtrater.

Det ser ud til, at der er taget utilstrækkeligt Hensyn til Ruterederens Stilling baade af Trampskibskomiteen og Chamber of Shipping, og dette Synspunkt bekræftes tilsyneladende af en aabenbart inspireret Artikel i »Times« den 27. December. Det er sandt nok, at Routebaaden teoretisk set ikke er ganske udelukket fra at opnaa Subsidium, og utvivlsomt vilde Rederen for et Fragtruteskib, der var befragtet til Transport af en hel Ladning, saa-

ledes som det af til hænder, kunde opnaa et Trampskibssubsidium, skønt han sandsynligvis ikke vilde faa noget Oplægningssubsidium. Vi vilde saaledes faa et Skib, der snart optraadte som Tramp- og snart som Ruteskib, hvilket vilde føre til en hel Del Forviklinger. Som et yderligere Eksempel paa, hvorledes man skulde dyrke Ineffektivitetens Gud, er det alvorligt mente Forslag i enkelte Tidsskrifter gaaende ud paa, at man kun skulde give Subsidier til de Fartøjer, der anvendte Kul som Brændselmateriale, helt bortset fra Udgifterne, der var forbundet med at drive disse Skibe.

Det foreslaaede Subsidium vilde være skadelig for Skibsfarten, fordi Rederne vilde afholde sig fra at ophugge deres Skibe, da de vilde være i Stand til at opnaa 5s. pr. Ton pro anno blot for at lægge dem op. En saadan Ordning vilde forlænge Levetiden for det ubrugelige Skib og ikke anspre Rederen til at forny sin Tonnage.

Subsidierne vilde sandsynligvis fremkalde Represalier fra andre Lande. Dette vilde neutralisere deres Virkning, for man maa vel huske, at en saadan Forholdsregel ikke vilde frembringe en Ton mere Fragt, men vilde, hvis den lykkedes, kun overføre en Del af den eksisterende Tonnage fra udenlandske Skibe til britiske. En af Grundene, man anfører som Anbefaling for Subsidiepolitikken, er, at udenlandske Skibe drives af et Mandskab, der er lavere lønnet end det britiske. Dette Argument svækkes meget stærkt i Komiteens Rapport ved, at der kun anføres eet Eksempel — nemlig Skibe, der sejler under estnisk Flag. Dette Forhold kan næppe influere paa Spørgsmaalet, da den estniske Flaade er paa ca. 100,000 tons, medens den britiske er paa 20,000,000 tons. *Det omtales heller ikke, at en stor Andel af den udenlandske Handelsmarine betaler højere Løn, end det er Kutyne her i Landet, som f. Eks. Norge, Sverige, Danmark, Holland, Frankrig, Tyskland og U.S.A.* Indførelsen af dette Argument var en alvorlig Brøler og blotter Rapportens Forfattere for Angreb, der gaar ud paa, at deres Sag staar paa meget svage Fødder, hvis de fordrejer den paa denne Maade.

Kort sagt vilde Resultatet af Subsidiet i den Form, hvori det er blevet foreslaaet, blive for det første, at Fragterne blev reduceret, og at mere af det oplagte Tonnage kom i Drift, hvilket yderligere vilde hindre Fragterne i at stige, og for det andet vilde der foreligge en »unfair« Diskrimination mod Rutetonnagen, og det altsammen uden at man vilde naa det Maal, man havde sat sig.

Det er vanskeligt at undlade at spørge, om de britiske Redere virkelig søger at løse Problemet i den Aand, som i Fortiden var Aarsagen til, at den britiske Skibsfart dominerede hele Verden. Var det ikke mere attraaeværdigt, om de søgte at finde nye Metoder til at løse den nye Tids Problemer, end at de søger at opretholde de gamle Forhold paa en uøkonomisk Basis.

Alt imedens disse Klageraab vedrørende den britiske Skibsfarts Kaar fremsættes, har de norske Redere, der skal anvendes til Transporten af Landbrugsprodukter fra Californien til England, et Skridt, der har medført Konstruktionen af fire-fem nye Motorfartøjer i Løbet af det forløbne Aar. Disse Skibe indtjener en Avance i Øjeblikket, fordi de er af den rette Type til at opfylde Nutidens Krav. Der er ingen Grund til, at denne Transport ikke skulde udføres af britiske Redere, som ikke maa forvente, at de vedblivende skal skaanes for den Kritik, der gaar ud paa, at de viser Mangel paa Foretagsomhed paa et Tidspunkt, hvor en saadan udvises med Held af udenlandske Konkurrenter.

*The Motor Ship.*

## DEN ENGELSKE STATSSTØTTE TIL SKIBSFARTEN

Overenskomsten mellem *The Cunard Steamship Company* og *The Oceanic Steam Navigation* og det britiske Skatkammer angaaende Fusionen af de to Selskabers Nordatlantehavsaktiver offentliggjordes i forrige Uge. Der skal dannes et nyt Selskab, der sandsynligvis kommer til at bære Navnet *The Cunard White Star, Ltd.*, og som skal overtage begge Selskabers Nortatlantiske Aktiver, heri indbefattet 15 Fartøjer tilhørende *Cunard Selskabet* og 10 Fartøjer, der tilhører *Oceanic Company*, og førstnævnte Selskab skal have 62 pCt. af hele den nominelle Kapital i det nye Selskab og sidstnævnte skal have 38 pCt. Skatkammeret skal forskudsvis betale £3,000,000 i Forbindelse med Fuldførelsen af Skib No. 534, der i Øjeblikket er ved at blive bygget hos *John Brown and Company, Clydebank*, samt Beløb, der ikke overstiger £1,500,000 som Driftskapital samt forskudsvis betale Omkostningerne (der ikke maa overstige £5,000,000) i Forbindelse med Bygningen af endnu eet eller flere nye Skibe. For de Beløb, der forskudsvis udbetales i Forbindelse med Bygningen af Skib No. 534, skal Skatkammeret have Pant i Skibet. Man maa ønske Direktionen for *Cunard Selskabet* til Lykke med, siger *Fairplay*, at det er lykkes dem at tilvejebringe en Ordning med Regeringen om Laenet af de Penge, der er nødvendige til Fuldførelsen af den nye 73,000-Tonner. Bestyrelsens Formand i *Cunard Selskabet* er fuldt overbevist om, at dette Fartøj og et Søsterskib vil blive en stor Succes, men efter det Tidspunkt hvor man underskrev Kontrakten om No. 534's Bygning, har Fremtidsudsigterne for den Rute, Skibet skulde bygges til, forandret sig, og nogle mener, at et langt mindre og nødvendigvis langt billigere Skib vil være tilstrækkeligt til at tilfredsstille Tonnageefterspørgslen paa den paa-gældende Rute. Det synes at fremgaa af Overenskomsten, at *Cunard Selskabet* ikke har nogen Forpligtelse til at bygge det andet Skib, ej heller skal de, hvis de bestemmer sig til at bygge det andet Skib, være forpligtet til at bygge det lige saa stort som 534.

## Forholdet mellem Hastigheden og Subsidierne

Det er over 30 Aar siden, at *Cunard Selskabet* traf et lignende Arrangement med Regeringen vedrørende Bygningen af to Dampere, nemlig »*Mauretania*« og »*Lusitania*«, men de Forhold, der bragte den Overenskomst i Stand, var af en ganske anden Karakter. Paa det daværende Tidspunkt var man bange for, at de tyske Rederier, tilskyndet af den tyske Regering, skulde bygge meget hurtiggaaende Skibe til Atlanterhavsarten med en eventuel Krig med England for Øje, i hvilket Tilfælde disse Skibe kunde anvendes til at tilintetgøre den engelske Handelsmarine. Paa daværende Tidspunkt var Aktierne i *The Oceanic Steam Navigation Company* blevet opkøbt paa nogle Amerikaneres Vegne, saaledes at *Cunard Selskabet* var det eneste Rederi i Atlanterhavsarten med hurtiggaaende Skibe, som England eventuelt kunde benytte som Hjelpekrydsere. I 1902 nedsatte Regeringen en Komité, der skulde anslaa Ekstraudgifterne ved at bygge hurtiggaaende Skibe samt fastslaa hvor store Subsidier var nødvendige, og da det fremhævedes, at de mest hurtiggaaende Skibe i Verdens Handelsflaade ikke var indregistreret som britiske Skibe, var Tiden kommet, hvor man maatte til at revidere de Principper, hvorefter man giver Subsidier til britiske Rederier til Opretholdelsen af Handelsmarinekrydsere i den Hensigt at sikre et større Antal Hestekræfter og derigen-nem en større Hastighed.

## Problemet armerede Krydsere

I sin Julirapport 1902 gav Komitéen følgende Tal, der skulde vise Omkostningerne ved at bygge mere

hurtiggaaende Dampere samt de aarlige Subsidier, der vilde være nødvendige til Gennemførelsen:

Gennemsnits-hastighed Knots	Anskaffelses-sum £	Maskin-kraft i. h. p.	Aarlig Statsstøtte £
20	350,000	19,000	9,000
21	400,000	22,000	19,500
22	470,000	25,500	40,500
23	575,000	30,000	67,500
24	850,000	40,000	110,500
25	1,050,000	52,000	149,000
26	1,250,000	68,000	204,000

Resultatet heraf var, at der blev indgaaet en Kontrakt med *Cunard Selskabet*, der førte til Bygningen af »*Lusitania*« og »*Mauritania*«, hvortil Midlerne skaffedes ved et Laan til en Rente af 2¼ pCt. p. A., der skulde tilbagebetales i Løbet af 20 Aar, samt et aarligt Subsidium til hver af de to Skibe paa £75,000 for Postbefordringen. I Øjeblikket findes der ikke nogen Handelskrydsere, og naar *Cunard Selskabet* ved den nye Overenskomst opnaar et Laan, der svarer til 60 pCt. af 534's Byggeomkostninger, er der ikke knyttet nogen Postsubsidie hertil, ligesom det heller ikke er stipuleret, at den skal anvendes som armeret Krydsere. Hvis Skibet var blevet bygget i U. S. A. kunde man forestille sig, hvad man vilde have forlangt i Retning af Subsidier, men her i England er Forholdene anderledes, thi her betaler Regeringen kun Minimumsprisen for de Tjenesteydelser, Selskabet faktisk yder, og hvis Selskabet, naar Tidens Fylde kommer, ikke kan tilbagebetale Laanet, maa det gaa fallit.



København, den 20. Febr. 1934.

Frugtmarkedet er som Helhed lidet lysteligt. La Plata er saaledes atter i en af de saa ofte forekommende Slaphedsperioder, hvor Tonnagen hobes op, og et Flertal af Baade maa skifte til andre Markeder, ogsaa de Baade, som er dirigeret til La Plata i Ballast fra denne Side. Chile har straks kunnet lukrere af disse Tilstande, og en Nedgang paa 6d. a 1/- paa de i Forvejen meget smaa Rater, betyder særdeles meget, ogsaa for den enkelte Baad. — Australien er praktisk talt et blankt Marked — baade for europæiske Destinationer og Østen, og hverken de nordamerikanske Markeder eller Pacific har nogen Efterspørgsel af Betydning. Fra Far East samt Indien offereres en hel Del Laster, men der er ikke megen Stads ved noget af det, og i de europæiske Markeder kniber det stærkt med at holde Baadene i Fart. — Kornbefragtingen fra Donau og Sortehavet er saa smaat begyndt, saa det er ret umuligt at have nogen Mening om Udviklingen, men det siger sig selv, at et aktivt Marked paa disse Kanter kan kun faa en gavnlige Indflydelse i andre Retninger. —

## TRÆLASTMARKEDET

er helt uforandret med bl. a. følgende rapporterede Afslutninger:

670 Std. Kotka/Aberdeen 28/- Oktb. 500 Std. Syd-Finland/Poole 35/- Juni. 1000 Std. Trangsund/Bristol



37/6 Juni. 350 Std. Kotka/London 27/9 Juli. 260 Std. Wasklot/London 29/- 29/6 Maj/Juni. 7750 Std. Umeås/London 31/6 32/- Juni/Juli. 1000 Std. Skelleftea/London 32/6 Juni.

Paa disse Betingelser burde der ikke være Anledning til at slutte saa lang Tid i Forvejen, men det lader ikke til, at Befragterne har Vanskelighed ved at dække ind, og det er ikke ualmindeligt, at Tilbud, som ligger blot 6d. over Befragternes Fragtidé, refuseres glat.

Fra Canada udbydes flere og flere Laster til uforandrede faste Rater:

Ca. 52/6 53/- 6-7000 Std. Halifax/ W.B.E.I. ppt. Ca. 50/- 1000-1200 Std. Miramichi/ W.B.E.I. Juni. 31/- 1400 Fv. Quebec/Aberdeen f.i.o. Basis Maj-Juni.

#### KUL, KOKS etc.

Disse Markeder har været ualmindelig slappe, med dalende Tendens. Boness/Nørresundby 1900 t. 4/6, Forth/Frederikshavn 3100 t. 3/7½, Hartlepoons/København 3500 t. 3/9d. Humber/Reykjavik betalte 6/9 for 2500 t., og senere 7/- 3100 t. — Danzig/Aarhus rapporteres til 3/10½ for 3000 Tonnore. London/København 15-2500 t. Koks er ikke værd meget over 6/-, Pont Brulé/København ca. 5/9.

#### MIDDELHAVET etc.

Noteringerne for Kul udgaaende undergaar ikke store Svingninger, og Efterspørgslen er stadig meget utilfredsstillende. Wales el. Østkysten til Vest Italien sluttes til 5/9 a 6/- for store Baade, Port Said 5/9 6/-, Alexandria 6/-, Sicilien 7/3 2200 t., Weser/Messina noterer kun 6/6, Rotterdam/Vest Italien 6/1½. De hjemgaaende Markeder er forholdsvis godt repræsenteret, men der kan ikke noteres Rateforbedringer.

Fra Donau rapporteres en enkelt Slutning til U.K. Kont. pr. Marts/April 14/3, og fra Kysten per prompt 10/6 A/R'dam, 11/6 A/Hamburg. Sortehavet/A-Hamburg er sluttet til 10/-, U.K. 10/3, Poti-Kontinentet 10/-.

#### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Wales/Nord-Staterne er igen sluttet til 5/6 for 6000 t. Grangemouth/Nord Staterne 6/- 3/4000 t. Korn Danzig/N. Staterne 10/6 2700 t.

De vestgaaende Laster glimrer stadig ved deres Fraværelse, og sandt at sige er der heller ikke megen Stads ved de amerikanske Markeder. Kornnoteringerne fra Montreal og Nord-Staterne holdes paa samme lave Niveau som hidtil, og de andre Noteringer er ikke meget bedre: Salpeter Hopewell/Bordeaux \$2,65 4,500 t., \$2,60 5/6000 t. Kul Hampton Roads/Rosario 11/6 6600 t. Sukker Cuba/U.K. Kont. 15/- 6000 t., 14 c. Montreal. San Domingo/U.K. Kont. 14/6 3/4000 t. Barbedos/U.K. 13/- 13/6 5/6000 t. Skrabjern New York/Vest Italien 15/- gross terms.

Fra Vestkysten er det Jigeledes smaat bevendt med Laster, baade til Europa og Østen. Ca. 19/- f.i.o. Basis indikeres til Europa.

#### SYDAMERIKA

De udgaaende Kulrater er ikke bedre, og det hjemgaaende Marked begynder nu ogsaa at sløje af. Prompte Baade kan vanskeligt placeres, og i Øjeblikket ligger der flere usluttede Baade paa Buenos Aires Red, efter at et Par har skiftet rundt til Chile. Helligdagene i La Plata i sidste Uge satte Markedet tilbage, men den nuværende apatiske Tilstand har en dybere Rod end Karneval og Hølløj. Febr./Marts Positioner betinger vanskelig mere end 15/- 15/6 fra up River til U.K. Kont., ca. 3d. mere Marts/April, 6d. mere April/Maj.

Fra Chile til Kontinentet rapporteres en 5600 t. til 19/6, en 9000 t. til 19/-.

#### ØSTEN

En spot Baad fik 24/6 fra Vladivostock og Dalny noterer 21/6. Birma/Holland er atter sluttet til 23/-,

og Saigon/Frankrig noterer 22/- 9,000 T., 23/- small. Philippinerne/U.S.A. \$6.25/6.50. Madras/Kontinentet 25/- 25/6. Kul fra Indo-Kina til Montreal udbydes til mellem 20/- og 23/- efter Størrelse, og fra Sydafrika til forskellige Havne i Østen noteres et Flertal af Laster, men Raterne er ualmindelig slette.

#### TIMECHARTER

Vestindien 4,150 T. Rundrejse \$1.15.

Trip: 9,600 T. del. Adelaide redel. Kina/Japan 3/3d.; 6,700 T. del. Rangoon redel. Indien 3/4 Mdr. 4/-, 5,000 T. 4/3d.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

#### Lodserne og Drogden Fyret

Fra Fyrvæsenet foreligger der i Marineministeriet Forslag om Bygning af et fast Fyr til Afløsning af Drogden Fyrskib. Dansk Lodsforening gør i sit Medlemsblad i den Anledning opmærksom paa, at Drogdens Fyrskib samtidig er Lodsstation for Dragør-Lodserne. Man maa forudse, hævdes det fra Lodsernes Side, at der under visse Forhold vil opstaa en Del Vanskelighed ved regelmæssig at komme fra og til et fast Fyrtaarn med en Lodsbaad, og det vil spille en stor Rolle for Lodseriet ved Dragør og for lodssøgende Skibe, om Vanskelighederne straks bliver formindsket saa meget som muligt. Det vil være heldigt, om Fyrtaarnet bliver bygget Syd for Drogdens Fyrskibs nuværende Plads, eventuelt saa langt ude, saa det overet med de svenske Fyrskibe kan danne en Fyr-linie gennem Flinterenden. Hvis Fyret desuden faar en hvid Vinkel op gennem Flinterende, kan denne ogsaa besejles under Isforhold, naar Kalkgrundens og Oscarsgrundens Fyrskibe er inddraget.

Almindeligvis bliver Drogden først ufarbar under en Isperiode, da denne i Reglen fremkommer med østlige Vindforhold. Isen sættes derfor over mod den danske Side af Sundet og blokerer Drogden, medens Flinterenden endnu er farbar. Set fra Lodsernes Standpunkt er det ikke heldigt, at Fyret bygges paa Quartus' Grund. Der ligger det for langt inde, baade for Ombordsætning paa og Aftagning fra store dybtgaaende Skibe, der passerer, og der er Fyret uden Betydning for Trafikken gennem Flinterenden. Under Forhold, hvor de svenske Fyrskibe er inddraget, og Drogden spærret paa Grund af Is eller anden Aarsag, f. Eks. Miner, vil et Fyr, anbragt i Skæringspunktet mellem Drogdens og Flinterendens Fyrskibe, faa meget stor Betydning for Trafikken gennem Sundet.

#### Trafikken gennem Kieler-Kanalen

Ifølge Indberetning til Udenrigsministeriet fra Generalkonsulatet i Hamborg passerede 445 danske Dampere og 614 danske Sejlskibe for indgaaende, 444 Dampere og 639 for udgaaende i Løbet af 1933.

Af Skibe, der gik gennem Kanalen i Aarets Løb var 758 Dampere (386 for indgaaende, 372 udgaaende) og 1753 Sejlskibe og til danske Havne.

#### Russisk Isbryder sunket

Fra Lederen af Ekspeditionen om Bord paa den danskbyggede Isbryder »Tcheljuskina«, Schmidt, er der indløbet traadløst Telegram om, at Isbryderen er sunket i Polarhavet 115 Mil fra Nordkap, 144 Mil fra Kap Wollen.

I Telegrammet oplyser Ekspeditionslederen, at Natten til Tirsdag havde været meget farlig for Skibet paa Grund af Trykket fra de store Masser Is, der havde skruet sig op. Om Tirsdagen sprængtes Skibet fra Køl til Bov lige til Maskinrummet ved et voldsomt Tryk af Isen.

#### En Kaptajn dømt for Pligtforsømmelse

I Juli i Fjor skete der ved Middelgrunden ud for København en Ulykke, idet Sandpumpe-Dampere »Kay«, København, paasejlede Fiskerkvasen »Ketty« af Sletten, der knustes og sank, medens en 18-aarig Fisker J. P. Jensen fra Sletten druknede. Ved Sø- og Handelsretten var der derefter paa Begæring af Søfartsministeriet rejst Tiltale mod Skibsfører L. N. Hansen for grov Pligtforsømmelse og uagtsomt Manddrab, idet han, 5 Minutter før Ulykken skete, havde forladt Kommandobroen uden at varske Rorgænger eller paa andre af Mandskabet herom.

Ved Sø- og Handelsrettens Dom i Onsdags blev Skibsfører Hansen idømt en Bøde paa 500 Kr. eller 20 Dages Hæfte for grov Pligtforsømmelse, medens han frifandtes for uagtsomt Manddrab.

## SKIBSTRAFIKKEN PAA DANZIG I JANUAR MAANED 1934

Antallet af de i Januar Maaned indgaaede Skibe var 396 med 277,543 N.R.T. mod 428 Skibe med 296,334 N.R.T. i December Maaned 1933.

For udgaaede Skibes Vedkommende var Tallet 396 med 284,166 N.R.T. mod 420 Skibe med 288,002 N.R.T. i December Maaned 1933.

Af de i Januar Maaned indgaaede Skibe indgik 255 med 178,074 N.R.T. i Ballast, medens 19 Skibe med 5,763 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med Januar 1933 skal anføres, at Antallet af da indgaaede Skibe var 327 med 225,517 N.R.T. og af da udgaaede Skibe 322 med 210,827 N.R.T.

Den danske Tonnage var med 71 Skibe med 47,632 N.R.T. Nr. 2 efter Tyskland med 146 Skibe med 73,620 N.R.T. som Nr. 1. Sverige var med 75 Skibe med 43,411 N.R.T. Nr. 3.

Den indgaaende Tonnage efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet:	Antal af Skibe:	Tonnage:
Danzig .....	1	555
Danmark .....	71	47,632
Tyskland .....	146	73,260
England .....	12	12,704
Estland .....	10	6,193
Finland .....	10	14,030
Frankrig .....	4	4,952
Grækenland .....	8	20,985
Holland .....	9	5,958
Jugoslavien .....	1	2,204
Letland .....	4	3,903
Lithauen .....	1	612
Norge .....	22	16,735
Panama .....	2	2,689
Polen .....	18	20,207
Rusland .....	1	1,292
Sverige .....	75	43,411
Czekoslovakiet .....	1	221

## REDERIERNES AARSREGNSKABER

## Aabenraa Rederi A/S: 6 Procent

Paa et i Aabenraa Rederi Aktieselskab afholdt Bestyrelsesmøde vedtoges det at foreslaa Generalforsamlingen at udbetale 6 pCt. Udbytte for Aaret 1933.

Aabenraa Rederi Aktieselskab kunde ogsaa for det vanskelige Aar 1932 udbetale Udbytte — 5 pCt. Rederiet ejer Damperne »Viking« og »Væring«, og disponeres af Skibsreder P. F. Cleemann, Aabenraa.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Polens Kuleksport

Gesandtskabet i Warsawa indberetter Tallene for de fra Polen i Januar Maaned d. A. eksporterede Kvanta Kul, saaledes som Eksporten fordeler sig paa de forskellige Lande:

	i 1000 Tons
Østrig .....	109
Ungarn .....	1
Czekoslovakiet .....	30
Sverige .....	224
Norge .....	21
Danmark .....	72
Island .....	3
Finland .....	10
Letland .....	1
Estland .....	2
Frankrig .....	105
Belgien .....	20
Irland .....	92
Holland .....	34
Schweiz .....	6
England .....	2
Italien .....	87
Rumænien .....	1
Grækenland .....	25
Algier .....	28
Ægypten .....	4
Argentina .....	8
Bunkerkul .....	28
	913
Danzig .....	11
Ialt....	924

## Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg

I Følge foreliggende Meddelelser stiller Indklarings-tallene til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, samt Nabolandenes Havne i Januar 1934, sammenlignet med samme Maaned i Fjor, sig saaledes:

	NIEUWE WATERWEG		ROTTERDAM	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1934 .....	993	1,626,350	827	1,307,798
1933 .....	939	1,509,055	737	1,053,690
Forsk. ..	+ 54	+ 117,295	+ 90	+ 254,108
	HAMBURG		ANTWERPEN	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1934 .....	1,291	1,481,040	804	1,446,791
1933 .....	1,323	1,419,021	784	1,432,855
Forsk. ..	- 32	- 62,019	+ 20	+ 13,936

I Januar 1934 var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg og til Rotterdam henholdsvis 179,559 Tons større og 138,993 Tons mindre end til Antwerpen.

## Søassuranceforeningen »Ærø«s Generalforsamling

Søassuranceforeningen »Ærø«, hvortil ogsaa Sejlskibsrederne fra Svendborg nu har sluttet sig, har holdt Generalforsamling.

Formanden omtalte i sin Beretning Sammenslutningen med Svendborg Søassurance, ligesom han omtalte flere af de større Havarier og de to Totalforlis, nemlig tremastet Skonnert »Zampa«, der forliste i Middelhavet, og tremastet Skonnert »Norden«, der blev kondemneret i New York. Ialt har der foruden disse Totalforlis været ialt 60 større og mindre Havarier. Trods dette er Aaret dog gaaet nogenlunde godt økonomisk, idet Interessenternes Andel i Reservefonden kun er dalet fra 8.68 pCt. til 7.86 pCt. Assurancen har 93 Skibe indmeldt mod 79 i Fjor, og den samlede Forsikringssum udgør godt 1½ Mill. Kr. Reservefonden andrager ca. 130,000 Kr.

Forretningsfører Niels Hansen oplæste Regnskabet, der balancerede med ca. 179,000 Kr. og sluttede med et Underskud paa ca. 13,000 Kr. I Havarierstatninger og ved de to Totalforlis er udbetalt ca. 50,000 Kr., men ud over dette har Assurancen endnu uopgjorte Havarier til et Beløb af godt 48,000 Kr.

Beretning og Regnskab godkendtes enstemmigt. Til Bestyrelsen genvalgte Ingeniør H. Christensen, Marstal, medens fhv. Kaptajn Hans Hermansen, Marstal, nyvalgte i Stedet for Skibsreder Erik B. Kromann.

Indkomne Skibe i Københavns Havn  
i Januar Maaned 1934

	Antal	Registertons
Danske .....	1,105	324,692
Svenske .....	213	59,766
Norske .....	19	27,287
Tyske .....	108	31,620
Engelske .....	24	24,626
Franske .....	1	813
Finske .....	22	21,340
Hollandske .....	22	11,000
Letlandske .....	9	12,264
Estlandske .....	6	5,348
Islandske .....	3	2,664
Amerikanske .....	6	19,346
Ægyptiske .....	1	2,154
Ialt....	1,539	542,920

HVAD  
ENGELSKE REDERE  
MENER:

## REGERINGEN HAR SKYLDEN

Vor nuværende Regering har Skylden for Skibsfartens fortvivlede Kaar, fordi den har belemret os med Toldbeskyttelse, Kvoter og Handels-Restriktioner.

R. S. Dalglieh,

Ex-Præsident, Chamber of Shipping.

## HANDELSTRAKTATER OG SKIBSFARTEN

Jeg nærer ingen Tvivl om, at gennemførte vi lignende Skibsfarts-Traktater med Udlandet som vore Handelsoverenskomster med Skandinavien, i Følge hvilke 70 pCt. af deres Kulforbrug skal være britiske, vilde den nuværende Depression i Skibsfarten, Skibsbygningen og beslægtede Industrier hurtigt forsvinde.

E. H. Watts.

# POSITIONSLISTE PR. 20. FEBRUAR 1934

## A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antw.-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, ank. London 17.2.  
 s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aarø*, Olesen, ank. Sfax 15.2.  
 m.l. *Aase Mærsk*, afg. Aruba 1.2.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Dairen 17.2.  
 s.s. *Agnete Mærsk*, afg. Croton 5.1.  
 s.s. *Alabama*, Karstensen afg. Odense forv. 22.2. til Xsand.  
 s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimbsby Ruten.  
 s.s. *Algarve*, Lund, afg. Neapel forv. 22.2. til Catania.  
 s.s. *Alsia*, Meindorn, afg. Colombo 13.2. til Suez.  
 s.s. *Allsund*, Nielsen, afg. Kbhvn. 29.1. til Boston.  
 s.s. *Amalienborg*, opl. Kbhvn.  
 m.s. *Amerika*, Knudsen, ank. Kbhvn. 19.2.  
 m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Port Said 27.1.  
 m.s. *Annam*, Kragelund, ank. Tsingtao 19.2.  
 m.t. *Anna Mærsk*, afg. Norfolk 5.2.  
 m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Stavanger 27.1. til Buenos Aires.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Santos 20.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Arnold Mærsk*, afg. Halifax 1.2.  
 s.s. *Askø*, Kolster, ank. Kbhvn. 18.2.  
 m.s. *Asnæs*, Ankersen, ank. London 20.2.  
 m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Cristobalcz 18.2.  
 s.s. *Astrud*, Madsen pass. Ushant 16.2. p. R. t. Rotterdam.  
 m.s. *Australien*, Rasmussen, afg. Melbourne 8.2. til Port Said.

## B

s.s. *Beira, Kjær*, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Bellona*, Hansen, afg. Nakskov 28.2. til Odense.  
 s.s. *Benedikt*, Clausen, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro Ruten.  
 m.t. *Bente Mærsk*, pass. Gibraltar 5.2.  
 s.s. *Bergenhus*, Schmidt, afg. Trondheim 20.2.  
 s.s. *Betty Mærsk*, afg. Alexandria 10.2.  
 s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Kbhvn. 18.2.  
 s.s. *Bogø*, Nielsen, afg. Funchal 12.2. til Dakar.  
 m.s. *Boringia*, Væring, ank. Bangkok 7.2.  
 m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. Marseilles 17.2.  
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Kbhvn. 19.2.  
 s.s. *Brasilien*, Bøttfeldt, afg. Kbhvn. 19.2. til Aarhus.  
 m.s. *Bretagne*, Berndsen, afg. Alexandria 12.2.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Blyth 18.2.  
 s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Kbhvn. forv. 28.2. til Antw.  
 s.s. *Brosund*, Hansen, afg. Danzig 17.2. til Philadelphia.  
 s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Danzig forv. 3.3. til Preston.

## C

m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, ank. Buenos Aires 13.2.  
 m.t. *Caroline Mærsk*, pass. Panama 7.2.  
 s.s. *Charkow*, Holst, afg. Tunis forv. 22.2. til Porto Empedocle.  
 m.s. *Chastine Mærsk*, afg. Dekar 2.2.  
 m.s. *Chile*, Hansen, ank. Shanghai 17.2.  
 m.s. *Christian Holm*, Madsen, ank. Farley 17.2.  
 s.s. *Christiansborg*, pass. Fair Isle 31.1.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Liston 17.2. til New York.  
 s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Nielsen, afg. Sousse 16.2. til Brest.  
 m.s. *Columbia*, Barfoed, afg. Dakar 26.1.  
 s.s. *Cornelia Mærsk*, afg. Belfast 7.2.

## D

s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. London forv. 23.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Danhild*, Petersen, afg. Bønæs 16.2.  
 m.s. *Danmark*, Hjernun, pass. Perim 16.2. p. R. t. Singapore.  
 m.t. *Danmark*, Bjark, pass. Bermuda 17.2. p. R. t. Baton Rouge.  
 s.s. *Delaware*, Christensen, ank. Sarannah 17.2.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Kbhvn. 8.2. til Aalborg.

s.s. *Douro*, Kann, afg. Memel 3.3. til Kbhvn.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Kbhvn. 17.2. til Thorshavn.  
 s.s. *Dronning Maud*, Rosselt, Esbjerg-Parkeston Ruten.

## E

s.s. *Effie Mærsk*, ank. Svendborg 6.2.  
 s.s. *Egholm*, Christiansen, afg. Lissabon 21.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Eleonora Mærsk*, oplagt.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, ank. Alexandria 1.2.  
 s.s. *Ellensborg*, ank. Danzig 17.2.  
 s.s. *Elsborg*, pass. Dungeness 20.2.  
 s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Dublin 9.2.  
 m.t. *Emma Mærsk*, afg. Falmouth 27.1.  
 m.s. *England*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Erria*, Topp, pass. Gibraltar 18.2. p. R. t. Marseilles.  
 m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Estland*, Poulsen ank. Thorshavn 16.2.  
 m.s. *Europa*, Dahl, afg. Champerico 17.2. til Panamakanalen.

## F

s.s. *Falken*, Jønson, Kbhvn.-Haderslev-Aabenraa-Svendsborg Ruten.  
 s.s. *Fiona*, Blom, Kbhvn.-Assens-Faaborg-Svendborg-Nyborg-Rudkøbing Ruten.  
 m.s. *Fionia*, Christensen, pass. Perim 12.2. p. R. t. Colombo.  
 s.s. *Flynderborg*, ank. Helsingør 10.2.  
 s.s. *Fredensborg*, afg. Civita Vecchia 19.2.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Frederiksborg*, pass. Ushant 18.2.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimbsby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Pedersen afg. Grangemouth 2.2. til U. S. A.

## G

s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Antwerpen forv. 23.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Gerda Toft*, afg. San Pedro 17.2.  
 m.s. *Gertrude Mærsk*, pass. Panama 8.2.  
 s.s. *Gorm*, Jensen, afg. New York 24.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Grønland*, Meinertz, afg. Barcelona 10.2.  
 s.s. *Guðrun Mærsk*, i Aalborg.

## H

s.s. *Hafnia*, ank. Kbhvn. forv. 22.2.  
 s.s. *Halldan*, Ørbech, afg. Gdynia 19.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Hans Mærsk*, afg. Emden 31.1.  
 s.s. *Harald*, Clemmensen, afg. Danzig forv. 24.2. til Manchester.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Aalborg 2.3. til Newcastle.  
 s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Casablanca 29.1.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Aalborg forv. 21.2. til Struer.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Danzig forv. 22.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Hroar*, Pape, afg. Hull 2.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Hulda Mærsk*, ank. Svendborg 19.1.

## I

m.s. *India*, Kruse, ank. Vancouver 16.2.  
 m.s. *Indien*, Bronér, ank. Portland Ore 16.2.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Swansea 9.2. til Spezia.  
 s.s. *Inge Mærsk*, pass. Skagen 14.2. p. R. t. Manchester.  
 m.s. *Irland*, Petersen, afg. Napoli 10.2.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Leith forv. 19.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Ivar*, afg. Antwerpen 27.2. til Kbhvn.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
 s.s. *Jacob Mærsk*, ank. Alexandria 8.2.  
 s.s. *Jan*, Jacobsen, pass. Ushant 17.2. p. R. t. Carontes.  
 m.t. *Jane Mærsk*, afg. Curacao 29.1.  
 m.s. *Java*, Skjoldam, ank. Nakskov 12.2.  
 s.s. *Jessie Mærsk*, afg. Portland 6.2.  
 s.s. *Johannes Mærsk*, ank. Halifax 6.2.  
 s.s. *Jolantha*, Hansen, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, pass. Kbhvn. 19.2.  
 m.s. *Jylland*, Sandborg, afg. Helsingør forv. 9.3. til Esbjerg.

## K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Nuevitas 10.2. til New York.  
 s.s. *Katholm*, Christensen, afg. Liverpool forv. 23.2. til Swansea.  
 s.s. *Kirsten Mærsk*, afg. Casablanca 29.1.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D. F. D. S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, afg. Blyth 17.2.  
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Antwerpen forv. 6.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

### VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

20. 2. 34


LONDON .....	22,40	MADRID .....	59,40
NEWYORK .....	442,00	AMSTERDAM .....	294,90
BERLIN .....	173,00	STOCKHOLM .....	115,70
PARIS .....	28,95	OSLO .....	112,70
ANTWERPEN .....	102,20	HELSINGFORS .....	9,95
ZÜRICH .....	141,50	PRAG .....	18,35
ROM .....	38,60		

**BRUG KUN**

**Hempels Skibsfarver**

**INDENBORDS UDENBORDS**

*Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.*



**A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y**

Telegram-Adr.: "Tonnage"      Coder: Alle Shipping-Coder

**HELSINGFORS (Finland)**

Filiakontor HANGO

**Skibsredere. Skibsmæglere      Befragtning og Spedition**

**L**

m.s. *Lalandia*, Borch, ank. Halsbarre 19.2.  
 s.s. *Laura Mærsk*, ank. Nørresundby 16.1.  
 m.s. *Leise Mærsk*, ank. Rouen 8.2.  
 s.s. *Lera Mærsk*, ank. Leith 6.2.  
 s.s. *Lica Mærsk*, afg. Swansea 3.2.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. London 17.2.  
 s.s. *Lilleborg*, ank. Burntisland 19.2.  
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, ank. Kbhvn. 4.2.  
 m.s. *Louisiana*, Hylested, afg. Las Palmas 12.2. til Kbhvn.

**M**

s.s. *M. C. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Maja*, Lise, Aarhus-Hamburg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Christensen, pass. Port Said 14.2. p. R. t. Dunkirk.  
 s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Newcastle 17.2.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen afg. Kbhvn. 24.2. til London.  
 s.s. *Maria Toft*, ank. Barcelona 18.2.  
 m.t. *Marie Mærsk*, pass. Gibraltar 27.1.  
 s.s. *Martin Carl*, ank. Valencia 17.2.  
 s.s. *Maryland*, Ankersen, afg. Tyne 15.2.  
 s.s. *Mathilde Mærsk*, ank. Palermo 2.2.  
 m.s. *Meanier*, Frandsen, ank. London 17.2.  
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Casablanca forv. 29.2. til Tønger.  
 s.s. *Møen*, Bager, Kbhvn.-Stegede-Nakskov Ruten.

**N**

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Kbhvn. 17.2.  
 s.s. *Nevada*, Kolster, afg. Tyne 23.1.  
 m.s. *Nicoline Mærsk*, pass. Panama 22.1.  
 s.s. *Nidaros*, Clausen, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 m.s. *Niel Mærsk*, afg. San Pedro 1.2.  
 s.s. *Nordborg*, afg. Bona 17.2.  
 s.s. *Nordhild*, Westergaard, afg. Goole 18.2.  
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, afg. Terneuzen 17.2.

**O**

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Falk, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Rasmussen afg. Kbhvn. forv. 20.2. til Aarhus.  
 s.s. *Oluf Mærsk*, ank. Kbhvn. 6.2.  
 m.s. *Olympia*, Røder, afg. Kbhvn. 11.2.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Bahia 17.2. til Kbhvn.

**P**

m.s. *Panama*, Rasmussen, ank. Dunkirk 17.2.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Spanien 16.2.  
 m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Peru*, Sørensen, ank. Kbhvn. 15.2.  
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. Hongkong 8.2.  
 s.s. *Poul Møller*, Schröder, afg. Danzig 20.2. til Odense.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, afg. Rouen 19.2.

**R**

s.s. *Rhone*, Nielsen afg. Leith forv. 27.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Rita*, Willarsen, afg. Stettin forv. 23.2. til Østnorge.  
 s.s. *Rita Mærsk*, pass. Fornæs 14.2. for sydg.  
 s.s. *Robert Mærsk*, afg. Drogheda 9.2.  
 s.s. *Rosenborg*, pass. Ceuta 18.2.  
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Aarhus 23.2. til Newcastle.

**S**

s.s. *Saga*, Thornung, afg. Kbhvn. 20.2.  
 m.s. *Sally Mærsk*, afg. San. Francisko 8.2.

s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Barcelona 19.2.  
 s.s. *Scandia*, Michelsen, afg. Manchester 19.2.  
 s.s. *Scotia*, ank. Aarhus forv. 23.2.  
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Riga forv. 24.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Sejrø*, Huusum, afg. Gdynia 17.2. til Bordeaux:  
 m.s. *Siam*, Krarup, pass. Cape Verde 10.2. p. R. t. Fuentle.  
 s.s. *Sigrun*, Huus, ank. Aalborg 17.2.  
 s.s. *Silkeborg*, ank. Kbhvn. 18.2.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Port Empedocle 14.2.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Bordeaux 22.2. til La Pallice.  
 s.s. *Skodsborg*, afg. Setubal 15.2.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, ank. Thorshavn 14.2.  
 s.s. *Slesvig*, Hansen, ank. Holbæk 16.2.  
 s.s. *Sonja Mærsk*, afg. Newport 26.1.  
 s.s. *Stadion II*, afg. Skive 19.2. til Oslo.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. St. Martin 13.2.  
 s.s. *Stegelborg*, pass. Gibraltar 18.2.  
 s.s. *Stjerneborg*, afg. Dairen 10.2.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Kings Lynn 18.2.  
 s.s. *Susan Mærsk*, pass. Panama 11.1.  
 s.s. *Svanhild*, Ekholdt, afg. New York 10.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Swansea 16.2. til Esbjerg.  
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Antwerpen 20.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Søborg*, afg. Bona 19.2.  
 s.s. *Sønderjylland*, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.

**T**

s.s. *Taarholm*, Jørgensen, afg. Manchester forv. 22.2. til Liverpool.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Longview 24.1.  
 s.s. *Tempo*, Meyer, strandet ved Rixhöft (Polen).  
 s.s. *Thyra*, Jans, afg. Leith 20.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Tiber*, Hull, afg. Kbhvn. forv. 24.2. til Gdynia.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Nemours forv. 21.2. til Oran.  
 m.s. *Tongking*, Jørgensen, pass. Cape of Good Hope 10.2. p. R. t. Oakar.  
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Hammershavn 21.2. oplastes til Fredericia.  
 s.s. *Trondhjem*, Thomsen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Antwerpen forv. 29.2. til Casablanca.  
 s.s. *Tyr*, Folkenberg, afg. Pasajes forv. 22.2. til Esbjerg.

**U**

s.s. *Uffe*, Hav, afg. Kbhvn. forv. 24.2. til Antwerpen.  
 s.s. *United States*, Mechlenburg, afg. Oslo 16.2. til New York.  
 s.s. *Uranienborg*, ank. Ystad 18.2.

**V**

s.s. *Vendia*, ank. Køge forv. 21.2.  
 s.s. *Vibeke Mærsk*, afg. Danzig 8.2.  
 s.s. *Viborg*, afg. Antwerpen 13.2.  
 s.s. *Victoria*, ank. Kbhvn. forv. 24.2.  
 m.s. *Victoria*, Jacobsen, afg. Nauru 31.1.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Gyhrs., afg. Madeira 14.2. til Kbhvn.

**W**

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Danzig 17.2.

**Y**

s.s. *Ydun*, Fjeldborg, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D. F. D. S.), Jensen, Aalborg-Harreborg Ruten.

**Ø**

s.s. *Ørneborg*, ank. Kbhvn. 20.2.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
**ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL**

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
**AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.**

Abonnement

Telefon 2070 · 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

samt paa alle Postkontorer



# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

Telefon Nr. 6300, Omst. til samtlige Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.

## DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/s

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

### STEVEDORE

Telefoner: 537 & 4055 **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.: Mændresch

Aalborg

### SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

DAMPSKIBSELSKABERNE

### „PACIFIC“ & „NORDANIA“

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 & 4248 - Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

### AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

Kgl. Dansk Konsulat for Scotland.

TEL.-ADR.: SALVESEN

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

### AIB. BRUHN Co. OY

(tidl. J. BRUHN, Etabl. 1879)

Skibsmæglere og Befragtnings Agenter

Medlemmer af

The Finnish Shipbrokers Association, The Baltic & International  
Maritime Conference og Nordisk Skibsrederforening

KOTKA (Finland)

Tel.-Adr.: BRUHNCO, KOTKA

### HERMAN ANDERSSON

Etabl. 1902

Adm. Dir.: A. F. WILÉN

Skibsmæglere · Assurance · Speditører

Tel.-Adr. ANDERSSONCO. Coder: Alle Shipping-Coder

### ULEÅBORG & HAUKIPUDAS

Medlem af The Baltic and International Maritime Conference

Medlem af The Finnish Shipbrokers Association  
Spansk Vicekonsulat

### VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM  
ANTWERP

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

Grundlagt 1874

### Th. Höeg \* Hamburg

Bundfarver for Jern- og Stålskibe

Red og Graa Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe  
Patent Mønje Graa Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.  
Telefon: Central 13779.

DE PRIVATE ASSURANDEURER  
LIMITERET.  
STIFTET 1786

SØ OG TRANSPORTFORSIKRING  
SLOTSHOLMSGADE 5  
KØBENHAVN K.

TELEFON CENTRAL 6 & 4106 TELEGRAM ADRESSE „PRIVATE“  
AGENTURER I DE FLESTE PROVINSBYER.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgiven af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

50. Aargang.

København 21. Februar 1934.

Nr. 8.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og N.-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aariig. Enkelte Numre saas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parenthes, saafremt Pladsen ikke er trigonometrisk bestemt. De *danske* Fyrs Synvidde 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, og de der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

## I. Østersøen.

401. (T). Sverige. Stockholm Skærgaard. Revengegrundet Lys- og Fløjtetønde ombyttes midlertidigt.  
(U. f. s. Nr. 7/392. Stockholm 1934.)  
Lys- og Fløjtetønden *Revengegrundet* paa c.  $59^{\circ} 15',_2$  N.  $19^{\circ} 01',_2$  E. vil i Slutningen af Februar d. A. midlertidig blive inddraget for et Tidsrum af c. en Uge. Som Erstatning udlægges en almindelig sort Lystønde med samme Fyrkarakter.
402. Sverige. Öregrund Skærgaard. Djursten Fyr slukket for Is. Taagesignal midlertidig indstillet.  
(U. f. s. Nr. 7/391 $\frac{1}{2}$  og 7/447. Stockholm 1934.)  
*Djursten Fyr* paa c.  $60^{\circ} 22',_3$  N.  $18^{\circ} 24',_4$  E. er slukket paa Grund af Isforholdene og Taagesignalet ved Fyret er indtil videre ude af Virksomhed.
403. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skærgaard. Helsinki Fyrskib inddraget for Is.  
(U. f. s. Nr. 4/100. Helsingfors 1934.)  
Fyrskibet *Helsinki* paa c.  $59^{\circ} 56'$  N.  $24^{\circ} 56'$  E. er inddraget paa Grund af Isforholdene.
404. Finland. Finske Bugt. Kalbådagrund Fyrskib inddraget for Is.  
(U. f. s. Nr. 4/85. Helsingfors 1934.)  
Fyrskibet *Kalbådagrund* paa c.  $59^{\circ} 58'$  N.  $25^{\circ} 36'$  E. er inddraget paa Grund af Isforholdene.
405. Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Bugt. Priemny Fyrskib inddraget for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 4/86. Helsingfors 1934.)  
Fyrskibet *Priemny* paa c.  $60^{\circ} 00',_6$  N.  $29^{\circ} 29',_7$  E. er inddraget for Vinterperioden.  
(E. f. S. Nr. 48/2732 1933.)
406. (T). Tyskland. Brüsterort Riff. Lys- og Fløjtetønde bortdrevet.  
(N. f. S. Nr. 7/591. Berlin 1934.)  
Lys- og Fløjtetønden *Brüsterort N.* paa c.  $54^{\circ} 58',_8$  N.  $19^{\circ} 59',_0$  E. er drevet ind paa Kysten ud for *Brüsterort*. En hvid Baaketønde mærket „*Brüsterort N.*“ og med rød N.-Topbetegnelse er udlagt som Erstatning.  
(Se Tillæg.)

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

### 407. Danmark. Sundet. Nakkehoved Fyr. Oplysning om Radiofyr.

*Nakkehoved* Radiofyr paa c.  $56^{\circ} 07' N.$   $12^{\circ} 21' E.$  er nu bragt i Overensstemmelse med Følgeblad til E. f. S. Nr. 1—1934.  
(Fyr-Fort. Side 238.)

### 408. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.

Ved Opmaalingen den 16. Februar d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være  $5,6$  m i E.-Siden af Renden,  $5,0$  m i Midten af Renden og  $3,2$  m i W.-Siden af Renden.  
c.  $54^{\circ} 51' N.$   $12^{\circ} 13\frac{1}{4}' E.$   
(E. f. S. Nr. 5/258 1934.)

### 409. (P). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Tolke Dyb. Afmærkning forandres.

Omkring Midten af Marts d. A. vil følgende Forandringer i Afmærkningen af *Tolke Dyb* finde Sted:

1. Den rød- og hvidstribede Spidstønde med Ballon, *Tolke Dyb*, paa  $54^{\circ} 52' (20'' N.$   $12^{\circ} 09' (32'' E.,$  N. for en  $4,7$  m Stenrøse, inddrages permanent.
2. En rød Spidstønde med 3 opadvendte Koste, *Flæskegrund W.*, udlægges i c. 10 m Vand paa  $54^{\circ} 52' (30'' N.$   $12^{\circ} 09' (28'' E.,$  c. 300 m N. t. W. for det i (1) nævnte Sømærke.

(Kort Nr. 316 og 291. Danske Lods, Side 543. Søm.-Fort. Side 81, Nr. 16.)

### 410. Danmark. Farvandet. Syd for Fyn. Rudkøbing—Marstal. Afmærkning forandret. Skiftested for Afmærkning forandret.

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 6/323 1934 meddeles, at den deri nævnte Forandring af Afmærkningen i Løbene S. for *Rudkøbing*, N. fra til *Marstal* og S. fra til *Marstal* samt Skiftestedet for Afmærkningen ved *Hovviggrund* nu er foretaget.  
(E. f. S. Nr. 6/323 1934.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

### 411. Danmark. Kattegat. Hals Barre Radiofyr atter i Virksomhed.

*Hals Barre* Radiofyr paa c.  $56^{\circ} 57' N.$   $10^{\circ} 26' E.$  er atter i Virksomhed.  
(E. f. S. Nr. 5/310 1934.)

(Se Tillæg.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

### 412. Nordsøen. Swarte Bank. Vrag.

(Meddelelse fra Føreren af Dampskibet »Vidar«.)  
Den 14. Februar 1934 Kl. 1820. Passeret en lodretstaaende, afbrækket Mast sandsynligvis fastsiddende i Vraggods paa c.  $53^{\circ} 19' N.$   $2^{\circ} 20' E.$  Mastestumpen ragede c.  $2\frac{1}{2}$  m over Vandet.

### 413. Danmark. Graadyb. Sømærke Graadyb III genudlagt.

Den røde Spidstønde *III* paa  $55^{\circ} 26' (54'' N.$   $8^{\circ} 17' (24'' E.$  er atter udlagt paa Plads.  
(E. f. S. Nr. 7/400 1934.)

414. **Holland. Zeegat van Zieriksee. Zuid Banjaard Lys- og Fløjtetønde flyttet.**  
(B. a. Z. Nr. 39/389. 's-Gravenhage 1934.)  
Den sorte Lys- og Fløjtetønde *Zuid Banjaard* er flyttet til  $51^{\circ} 39' 02''$  N.  $3^{\circ} 24' 46''$  E.  
(Kort Nr. 264.)
415. **Belgien. Oost Dyck (Clif D'islande Bank) Lys- og Fløjtetønde genudlagt.**  
(Avis provisoire. Ostende 14. Februar 1934.)  
*Oost Dyck* Lys- og Fløjtetønde paa c.  $51^{\circ} 20'$  N.  $2^{\circ} 29'$  E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 6/330 1934.)
416. **England. Tyne Floden. East Howdon. Fyr flyttet.**  
(N. t. M. Nr. 246. London 1934.)  
De to røde, faste Fyr, lodret for hinanden, er flyttet c. 0,1 Sm  $90^{\circ}$  fra den i Kortet angivne Plads og er nu anbragt paa den E.-lige Duc d'Albe paa  $54^{\circ} 59' (15'')$  N.  $1^{\circ} 29' (15'')$  W.
417. **Skotland. Cromarty Firth. Newhall Stumptønde. Oplysning om Plads.**  
(N. t. M. Nr. 256. London 1934.)  
*Newhall* sorte Stumptønde er flyttet c. 0,15 Sm i Retningen  $23^{\circ}$  og ligger nu paa c.  $57^{\circ} 41'$  N.  $4^{\circ} 08'$  W., 1042 m  $148\frac{1}{2}^{\circ}$  fra Baake No. 5.  
(Se Tillæg.)

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

418. (T). **Frankrig. Saint-Malo. Les Roches aux Anglais Baake forsvundet.**  
(A. a. N. Nr. 7/267. Paris 1934.)  
*Les Roches aux Anglais* Baake paa c.  $48^{\circ} 40'$  N.  $2^{\circ} 02'$  W. er forsvundet.
419. **Frankrig. Barnouic. Fyr atter tændt.**  
(A. a. N. Nr. 7/274. Paris 1934.)  
*Barnouic* Fyr paa c.  $49^{\circ} 02'$  N.  $2^{\circ} 55'$  W. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 7/376 1934.)
420. (T). **Frankrig. Perros Guirec. La Durante Baake forsvundet.**  
(A. a. N. Nr. 7/275. Paris 1934.)  
Baaken *La Durante* paa  $48^{\circ} 49' (19'')$  N.  $3^{\circ} 24' (00'')$  W. er forsvundet.

#### VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

421. **Frankrig. Le Four. Lys- og Klokketønde La Basse Saint-Paul. Klokke atter i Orden.**  
(A. a. N. Nr. 7/269. Paris 1934.)  
Klokken paa Lys- og Klokketønden *La Basse Saint-Paul* paa c.  $48^{\circ} 25'$  N.  $4^{\circ} 49'$  W. er atter i Virksomhed.  
(E. f. S. Nr. 21/1328 1933.)
422. **Frankrig. Chaussée de Sein. Lystønde genudlagt.**  
(A. a. N. Nr. 7/272. Paris 1934.)  
Lystønden *Chaussée de Sein* paa c.  $48^{\circ} 03'$  N.  $5^{\circ} 07'$  W. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 7/383 1934.)



## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

423. **Bahama Øerne. Cay Sal Bank. Elbow Cay. Fyr nedlagt.**  
(N. t. M. Nr. 234. London 1934.)  
*Elbow Cay* Fyr paa c. 23° 57' N. 80° 28' W. er permanent nedlagt. - Fyrbygningen forbliver staaende som Dagmærke.  
(E. f. S. Nr. 37/2203 1933)
424. **Brasilien. Pará Floden. Ponta do Curuçá Fyr. Oplysning om Fyr. Advarsel.**  
(N. t. M. Nr. 5/251. Washington 1934.)  
I Følge indløbet Rapport viste *Ponta do Curuçá* Fyr paa c. 0° 33' S. 47° 49' W. den 27. December 1933 hvidt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>, og ikke som tidligere opgivet hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10<sup>s</sup>.  
Man advares imod at forveksle Fyret med *Gaivotas Island* Fyr.  
(E. i. S. Nr. 51/2941 1933.)
425. **Uruguay. Rio de la Plata. Colonia Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 5/256. Washington 1934.)  
*Colonia* Fyr paa 34° 28' (25") S. 57° 51' (10") W. er forandret til Gruppe-Blink, To-Blink hver 9<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 6<sup>s</sup>. Synsvidde: 9 Sm.
426. **Uruguay. Rio Uruguay. Nueva Palmira Red. Lystønde inddraget.**  
(N. f. S. Nr. 6/460. Berlin 1934.)  
Lystønden paa c. 33° 52',<sub>2</sub> S. 58° 25',<sub>9</sub> W., 0,<sub>39</sub> Sm 261°,<sub>5</sub> fra Midten af Hovedet af *Muelle Oficial*, er permanent inddraget.
427. **Argentina. Rio de la Plata. Barra San Pedro. Vragafmærkning forandret.**  
(N. t. M. Nr. 4/190. Washington 1934.)  
Et grønt Blinkfyr, der viser Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, er anbragt paa Toppen af Stormasten af Vraget af Skibet *Rio Batel*, som ligger sunket paa c. 34° 22' S. 58° 01' W., 5,<sub>7</sub> Sm 262° fra *Estancia San Pedro*. Vraglystønden, der var udlagt tæt E. for Vraget, er inddraget.  
(E. f. S. Nr. 34/2056 1933.)
428. **Chile. Bahia de Mejillones del Sur. Fyrs Synsvidde.**  
(N. t. M. Nr. 261. London 1934.)  
*Leading Bluff* Fyrs Synsvidde er kun 15 Sm. c. 23° 02' S. 70° 33' W.

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

429. **(T). Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Isola di Ponza. Fyr midlertidig formørket.**  
(A. a. N. Nr. 20/20. Genua 1934.)  
Fyret paa S.-Pynten af *Isola di Ponza* er midlertidig formørket E. efter. c. 40° 53' N. 12° 57' E.
430. **Azovske Hav. Taganrog Bugt. Port Katon. Vrag.**  
(N. t. M. Nr. 249. London 1934.)  
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa 46° 59' (05") N. 38° 41' (00") E.
431. **Palæstina. Haifa. Lystønde udlagt.**  
(N. t. M. Nr. 270. London 1934.)  
En rød Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>, er udlagt paa c. 32° 49' N. 35° 00' E., 0,<sub>14</sub> Sm 190° fra Fyret paa N.-lige Bølgebryder.

## 432. (T). Tunis. Kap Bon NE. Oplysning om Vrag.

(N. t. M. Nr. 248. London 1934.)

Et Vrag ligger sunket paa c. 37° 13' N. 11° 10' E., 10,5 Sm 31° fra Kap Bon Fyr. Vraget er afmærket med en lille rød Tønde, der i Løbet af den nærmeste Tid uden nærmere Meddelelse vil blive erstattet med 2 store røde Tønder mærket henholdsvis „F. L. 1“ og „F. L. 2“.

## 433. Algier. Takouch. Oplysning om Fyr.

(A. a. N. Nr. 7/273. Paris 1934.)

Takouch Fyr paa 37° 04' 07" N. 7° 23' 06" E. er synlig i Pejlinger fra 146° til 326°, og ikke som tidligere opgivet fra 326° til 146°.

## X. Asiens E.-Kyst med Japan.

## 434. Sunda Øerne. Rhio Stræde. Grunde.

(N. t. M. Nr. 241. London 1934.)

1. Følgende Grunde er fundet i de respektive Afstande og Retninger fra *Little Karas Island Fyr* paa c. 0° 44' N. 104° 22' E.:

- |    |                     |         |                     |   |   |
|----|---------------------|---------|---------------------|---|---|
| a. | En 8,7 m Grund 3,25 | Sm 217° | fra ovennævnte Fyr. |   |   |
| b. | En 6,9 m Grund 3,5  | Sm 199° | -                   | — | — |
| c. | En 7,8 m Grund 3,65 | Sm 111° | -                   | — | — |
| d. | En 7,8 m Grund 5,3  | Sm 38°  | -                   | — | — |
| e. | En 6,9 m Grund 6,0  | Sm 43°  | -                   | — | — |

2. En 3,2 m Grund er fundet 0,9 Sm 190° fra Toppen af *Pulo Musang*, hvis Plads er c. 0° 35' N. 103° 34' E.

## 435. Sunda Øerne. Borneo E.-Kyst. Manimbora Ankerplads. Dybde paa Grund.

(B. a. Z. Nr. 32/327. 's-Gravenhage 1934.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 6/350 1934 meddeles, at mindste Dybde paa den nyfunde Grund S. for *Taka Linchang* er 0,75 m. 1° 28' 08" N. 118° 41' 25" E. (E. f. S. Nr. 6/350 1934.)

## XI. Bekendtgørelser m. m.

## 436. Andamanerne N. Coco Øerne. Table Island. Stormvarselstation nedlagt.

(N. f. S. Nr. 7/559. Berlin 1934.)

Stormvarselstationen paa *Slipper Island* paa c. 14° 11' N. 93° 22' E. er nedlagt.

## 437. Bengalske Bugt. Coromandel Kysten. Stormvarselstationer oprettet.

(N. f. S. Nr. 7/556 og 7/557. Berlin 1934.)

Stormvarselstationer er oprettet paa følgende Steder:

1. *Pondichéry*. c. 11° 56' N. 79° 50' E.
2. *Masulipatam*. c. 16° 09' N. 81° 08' E.

## 438. Danmark. Signal for Fyrskib, der ikke er paa Station, forandret. Signal fra Fyrskib til Skibe, der stævner mod Fare, forandret.

1. Det internationale Flagsignal *ZKC* („Urette Sted“), der tidligere hejstes om Bord i et Fyrskib for at angive, at det ikke laa paa sin rette Station, er forandret til Flagsignal *PC*.

2. Det internationale Flagsignal *JD* („De stævner mod Fare“), der tidligere hejstes om Bord i et Fyrskib, samtidig med at Varselsskud affyredes, naar det fra Fyrskibet observeredes, at et Skib stævner mod Fare, er forandret til Flagsignal *U*. Varselsskuddene er bortfaldet og erstattet med Morsebogstavet *U* ( . . — ) afgivet med Sirene eller Blinklanterne, samt endvidere, efter Omstændighederne, Radiosignalet *IPTUH*.

(Danske Lods, Side 51. Fyr-Fort. Side 10.)

**439. Finland. Inddragning af Fyrskibe. Advarsel.**

(U. f. s. Nr. 4/101. Helsingfors 1934.)

Opmærksomheden henledes paa, at de *finske* Fyrskibe paa Grund af Isforholdene uden forudgaaende Meddelelse kan være borte fra deres Stationer, hvorfor det tilraades at udvise Forsigtighed ved Navigeringen.

**440. Litauen og Memelomraadet. Ismeldinger pr. Radio.**

(N. f. S. Nr. 7/581. Berlin 1934.)

Ismeldingerne for *Memelomraadet* udsendes siden den 15. Februar d. A. fra *Kowno* (*Kaunas*) Radio — RYK — paa c. 54° 55' N. 23° 56' E. Bølgelængde: 85 kc/s (3530 m) AI. Udsendelsen foregaar lige efter Vejrberetningen Kl. 0800 G. M. T. og indledes med Kendeordet „icereport“ paa samme Maade som tidligere fra *Memel* Radio.

**Kort, Farvandsbeskrivelser w. m.**

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.  
Korts eller  
Bogs Nr. *England:*

- R 3681 China, Canton River. — Kap Shui Mun to Boca Tigris (southern sheet).  
R 3682 China, Canton River. — Kap Shui Mun to Boca Tigris (northern sheet).

**Tillæg.****I. Østersøen.****441. (T). Danmark. Bornholm. Rønne Havn. Fyr midlertidig slukket.**

Det hvide, røde og grønne Blinkfyr paa W.-Enden af Bølgebyderen paa *Søndre-Rønne* er for Tiden slukket. Fyret vil snarest blive bragt i Orden.

*Rønne* Havn: c. 55° 06' N. 14° 41' E.

**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****442. Danmark. Limfjorden. Nykøbing, Mors. Havnearbejder og Uddybning fuldført. Afmærkning atter i Orden. Oplysning om Ophalerbedding.**

1. Ombygningen af *Nykøbing, Mors*, Havn (c. 56° 47', N. 8° 52', E.) samt Uddybningen af Sejløbet, Nordhavnen og Sydhavnen er tilendebragt, og Havnen kan nu besejles af Fartøjer med et Dybgaaende af 4,5 m. Den gravede Rende er 30 m bred. Dybden i Nordhavnen og i Sydhavnen er 4,5 m, i Fiskerihavnen 3,0 m.

2. Afmærkningen er atter paa Plads.

3. Ophalerbeddingens Kapacitet er forøget til 350 ts Depl.

(E. f. S. Nr. 7/367 1934. Kort Nr. 259. Danske Lods, Side 457. Havnelods, Side 141.)

**IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.****443. Danmark. Hanstholm Fyr. Oplysning om Radiofyr.**

*Hanstholm* Radiofyr paa ca. 57° 07' N. 8° 36' E. er nu bragt i Overensstemmelse med Følgeblad til E. f. S. Nr. 1—1934.

(Fyr-Fort. Side 234.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

## AKTIESELSKABET MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450 Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35  
KØBENHAVN K

★

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTRER

### BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

★

KONTRAHENTER FOR  
STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

## FRIED. KRUPP

GERMANIAWERFT

AKTIENGESELLSCHAFT KIEL

### SKIBSBYGNING

FRAGT- & PASSAGERSKIBE AF  
ENHVER STØRRELSE OG TYPE

SPECIALITET:

TANKSKIBE OG  
LUKSUSYACHTS

EGNE DOKANLÆG  
FOR REPARATIONER  
OG OMBYGNING

### MASKINBYGNING

DIESELMOTORER - DAMPKEDLER  
TRYKLEJER

REPRÆSENTANT FOR DANMARK:

INGENIØR ALLAN THIERRY

TOLDBODVEJ 28 TLF. C. 10036 KØBENHAVN K.

# DRUËTA

Druedrikken  
med  
Mælkesyre

## CARLSBERG

*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

Owners' &

Captains' Code

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by

Nautical Publishing Co.

33, Amaliegade, Copenhagen.

TELEGR.-ADR.: YARD

TELEFON 4101, STATSTLF. 9

# A/S AALBORG MASKIN- & SKIBSBYGGERI

TØRDOK 380'

## SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 &amp; 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents  
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.

### RADIO-GAVER

### BREV-GAVER

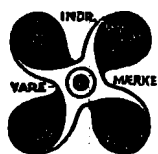
Enhver Gave-Ordre ekspederes  
samvittighedsfuldt og prompte

Forlang vore Tryksager hvis de ikke findes ombord

### GAVE-TELEGRAM A/s

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: GAVETELEGRAM · KØBENHAVN



BRUG  
**Holzapfel<sup>s</sup>**  
Bundfarver  
DANSK ARBEJDE

Sl. Annæplads 16 Telefon 5601 København K.

Telefon  
Helrup  
1619

## HERSKIND & WULFF

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

Salg af

Nutidens bedste elektriske Kedelrensnings- & Rustbankningsmaskiner  
Brug Kedelrensningsbriketten **RENZO**, er syrefri og renser  
ufejlbarlig. Benyt vore Specialolier: H. & W.olie Nr. 1 til  
Indsmøring af Bundtanke, Kulkasser og Rendestene. — H. & W.  
Dæklak, hurtigtørrende til Paasmøring af Floveddæk og Mellemdæk.

Telefon  
Kontor  
8712  
—  
Amaliegade  
41

## GIESCHE

HANDELSGESELLSCHAFT

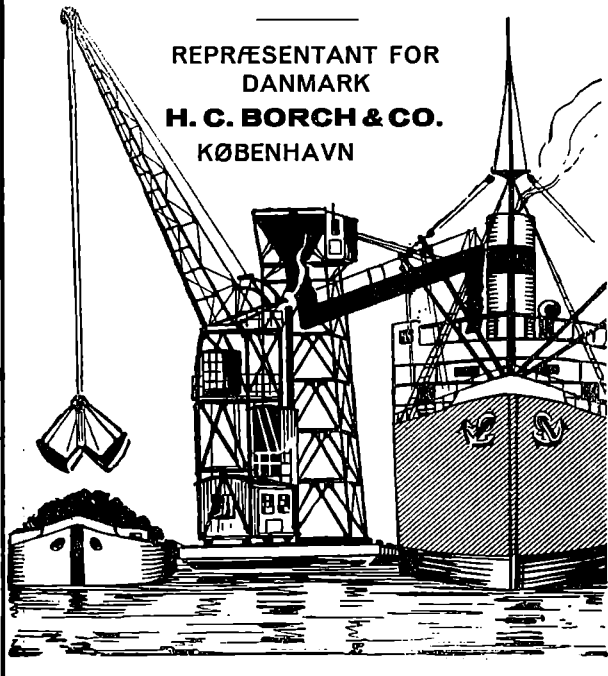
m. b. H.

DANZIG

HOLZMARK 4

Tel.-Adr. GIESCHE

### Første Klasses Bunkerkul

fra egne Gruber:  
Cleophas og Giesche.REPRÆSENTANT FOR  
DANMARKH. C. BORCH & CO.  
KØBENHAVN

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

## "MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
HOLM & WONSILD  
Telegram-Adr.: "Holmeild"

Amaliegade 36

KAAS &amp; SØRENSEN

INDEHAVER

## G. E. OLSEN

Bunkerkul  
Kul, Koks, Brænde  
Briketter

### HELSINGØR

Havnegade og  
nordre Havnearm  
Telf. 39 og 1139 · Privat 575

Benyt min „Pratt“ Benzintank vis à vis Posthuset

Skibsklarering  
Kommission

DAMPSKIBSSELSKABERNE

## „PACIFIC“ & „NORDANIA“

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 &amp; 4248 - Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

## Jørgen A. Rasmussen

33, Amaliegade

Telegrams JORGARAS  
COPENHAGEN K.

WORLD-WIDE SUPPLIES OF  
Bunker Coals, Fuel & Diesel Oil, Stevedoring, Towage  
Docking & Shiprepairs, Insurance, Ships' Supplies

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 9

FREDAG 2. MARTS 1934

41. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1934

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleum A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers  
Bjernings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegraf-selskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phønix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugser-selskaber

## FRA UGE TIL UGE

Af Axel Gerfalk.

### » DANNEBROG « S KAPITALFORHOLD

Overraskende kom ikke Meddelelsen om, at Dampskibsselskabet »Dannebrog«s Bestyrelse havde besluttet at foreslaa Aktionærerne en forsvarlig Nedskrivning af Aktiekapitalen, men det virkede alligevel som noget af et Chok, da man erfarede, at den allerede i 1927 fra 15 Millioner til 11.2 Millioner Kroner nedskaarne Aktiekapital igen var blevet nedskaaet med 8.4 Millioner, og at den nuværende Aktiekapital altsaa andrager kun 2.8 Millioner Kroner.

Meddelelsen om denne Sanering af et af vore største nationale Rederier fremkom i følgende Form:

»Bestyrelsen for Dampskibsselskabet »Dannebrog« meddeler, at Driftsregnskabet for 1933 udviser, at Skibenes Sejlads har givet et Driftsoverskud paa 614,676 Kr., hvortil kommer andre Indtægter 13,425 Kr., ialt 628,101 Kr.

Efter Fradrag af Saldo paa Rente og Agio Konto 245,469 Kr. samt Administrationsudgifter og Omkostninger 239,885 Kr. fremkommer et Overskud paa 142,747 Kr., hvoraf 82,847 Kr. er anvendt til Klassifikationer og Fornyelser, medens Resten 59,900 Kr. foreslaas overført til Kredit for Gevinst- og Tabskonto.

Ved Salg af 6 Skibe fremkommer et Tab paa Kr. 1,110,451, der overføres til Debet for Gevinst- og Tabskonto.

Bestyrelsen foreslaar at sanere Selskabets Kapitalforhold ved at afskrive paa Skibene 3,076,000 Kr., paa Ejendommen Amaliegade Nr. 35 300,000 Kr., hvorefter Gevinst- og Tabskontoen inklusive Overførslen fra 1932 udviser en Debetsaldo paa 7,972,558 Kr.

Samtidig foreslaas at nedskrive Aktiekapitalen til 2,800,000 Kr., at henlægge 400,000 Kr. til Konto for Klassifikationer og Fornyelser samt at fremføre 27,442 Kr. til næste Aar.«

Ved denne Sanering er et betydeligt Underskud paa cirka 8 Millioner endelig bragt ud af Verden.

### NAAR VERDENSHANDELEN SVIGTER

Som Illustration til sidste Uges Artikkel over Te-maet: »Skibsfarten døjer onde Dage, naar Verden-shandelen svinder ind, og naar Skibsfarten døjer ondt, mærkes dette direkte eller indirekte af meget store Kredse af Befolkningen« brugte vi nogle Tal fra Kø-benhavns Havnevæsens Regnskab. Vi beklager meget, at de Tal, vi benyttede, var fra 1932 og ikke som an-givet fra 1933, og det viser sig iøvrigt, at de paagæl-dende Tal, som vi havde taget fra et af vore Dag-blade, ikke er helt i Overensstemmelse med Virke-ligheden. Havnedirektør, Kaptajn W. Laub oplyser i denne Forbindelse, at man af vedkommende Dagblads Omtale faar det Indtryk, at Indtægternes Nedgang i Forhold til Budgettet i det væsentlige falder paa Leje-kontoen. Dette er dog ikke Tilfældet. Lejekontoen holdt sig meget nær op til Budgettet, den plejer i det hele taget ikke at give større Overraskelser. Hvad der derimod viste Nedgang i 1932, var Havnevæse-nets Indtægt paa andre Konti, navnlig Vareafgiften — ca. 323,000 Kr. —, Fartøjsafgiften — ca. 51,000 Kr. og Andel i Frihavnsselskabets Driftsoverskud — ca. 380,000 Kr.«

Som Eksempel betragtet er iøvrigt Indtægts-Nedgangen paa Vareafgifterne endnu bedre end Nedgangen paa Lejeindtægterne — det illustrerer jo netop Svinde i den danske Del af Verdenshandelen.

#### IDEALE KRÆFTERS SPIL

Efter Indbydelse fra Sveriges Rederes Fragtgruppe blev i Mandags holdt et Møde paa Grand Hotel i Helsingborg for at drøfte Spørgsmaalet om en fælles nordisk Sammenslutning i det Øjemed at forbedre Fragtforholdene paa Trælastmarkedet. Til Mødet havde Repræsentanter for alle Dele af Sverige, Norge, Danmark og Finland indfundet sig. Mødet blev indledet med en Redegørelse for de utilfredsstillende Forhold, som herskede paa Trælastmarkedet. Fragterne paa dette Marked er utilstrækkelige for at drive en sund Rederivirksomhed. Dette blev belyst med Tal. Det blev særskilt betonet, at Aktionen ikke omfatter urimelige Krav fra Rederinæringens Side, men blot tager Sigte paa at opnaa en Fragtsituation, som kan give rimeligt Overskud til Dækning af Tonnagens Værdiforringelse og Forrentning. Eksempler fra andre Næringer viser, at den eneste Løsning af et saadant Spørgsmaal, er indbyrdes Samarbejde.

Af de foreliggende Udredninger syntes det at fremgaa, at Trælasten fra Østersøen i den kommende Sæson vil omfatte paa det nærmeste samme Kvantum som i 1929, da al disponibel Tonnage havde fuld Beskæftigelse. Fra Hvidehavet ventes en Tilbagegang paa 100,000 Standards, men denne suppleres af en tilsvarende Forøgelse af Skibningerne fra Canada. Siden 1929 er imidlertid en hel Del Trælasttonnage forsvundet gennem Forlis eller Ophugning, hvorfor Tonnagen nu næppe kan svare til Efterspørgslen. Det er derfor nødvendigt, at Rederierne bliver enige om en fælles Aktion paa Trælastmarkedet.

Paa Mødet blev Spørgsmaalet om en nordisk Sammenslutning i dette Øjemed Genstand for indgaaende Diskussion, og det blev besluttet, at de øvrige nordiske Landes Repræsentanter skal fremlægge for sine respektive Rederorganisationer de under Diskussionen fremkomne Forslag, hvorefter et nyt Møde skal holdes.

#### MOD BEDRE TIDER

Betyder selve den Kendsgerning, at Det Østasiatiske Kompagni igen betaler Udbytte — i Aar 4 Procent — at vi gaar mod bedre Tider?

I Selskabets Aarsberetning siger Etatsraad H. N. Andersen selv, at det Østasiatiske Kompagni's Erhvervsresultater afhænger af Tilstanden paa Verdensmarkedet, saa dette er i sig selv et Slags Svar paa denne Artiklens første Sætning. Etatsraad Andersen føjer til den generelle Bemærkning om Kompagniets Erhvervsresultater den økonomiske Truisme, at som Helhed kræver Kompagniets Organisation Tilpasning til Udviklingen og Hensyntagen til Fremtiden.

Hvad der interesserer »Dansk Søfarts Tidende« mest, og sikkert ogsaa dets Læsere, er den iøjenspringende Kendsgerning, at Det Østasiatiske Kompagni i Løbet af 1933 har indsejlet et betydeligt større Overskud end forrige Aar, nemlig Kr. 4,877,866 imod Kr. 3,303,032 i 1932. Ogsaa denne Kendsgerning synes at bære Jernbyrd i Favør af Teorien om de kommende lysere Tider.

Da Det Østasiatiske Kompagni blev stiftet med København som Hovedsæde og for det Formaal at drive Verdenshandel, havde Danmark ikke de Skibsfartsforbindelser, som Formaalet udkrævede. Derfor maatte Kompagniet selv oprette og udvikle sine oversøiske Ruter med Henblik paa de særlige Forhold paa de forskellige Verdensomraader, Kompagniets Skibe besejler. I Betragtning heraf er Kompagniets Skibsfart det vigtigste vekselvirkende Led i Kompagniets Erhvervsorganisation.

I det forløbne Aar, hedder det i Kompagniets Aarsberetning, har Kompagniets Ruter været regelmæssigt betjent tildels som tidligere i Samsejling med andre Rederier. Den i forrige Aar etablerede Rute mellem Nord-Pacifik og Kina er blevet udvidet til ogsaa at omfatte Filippinerne. Kompagniets til Formaalet tilpassede Materiel og Organisation har muliggjort at indsejle det noget større Overskud.

Til Straits-Siam Ruten er der hos Nakskov Skibsværft bestilt et Dieselmotorskib med tilsvarende Hastighed og Passagerindretning som i de senest byggede Skibe til denne Rute og med Hensyntagen til Udviklingen.

## DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING'S *RESPONSA*

#### RESPONSUM NR. 67.

Fra .... har jeg modtaget en Forespørgsel om, hvorvidt de danske Myndigheder har udstedt Regulativ for Transport af Kornladninger i Lighed med, hvad Board of Trade har udstedt for England.

Det drejer sig specielt om, hvorvidt det er nødvendigt, at Majs, der afskibes løst, stuves helt op under Dækket, saaledes at Rummene er fulde, samtidig med at der opsættes Fødere for derved at holde Lastrummene fyldte, efterhaanden som Majsen sætter sig under Rejsen.

Efter hvad jeg har faaet oplyst, foreligger der ikke noget saadant Regulativ fra de danske Myndigheders Side, men jeg tillader mig at forespørge, om den ærede Rederiforening kunde bekræfte, at den ovenfor nævnte Stuvningsmaade vilde være den mest hensigtsmæssige for at gøre den paagældende Damper sødygtig for Rejse fra oversøiske Havne til Danmark.

#### Svar.

I Skrivelse af 24. ds. har De udbedt Dem Dansk Dampskibsrederiforenings Udtalelse angaaende, hvilken Stuvningsmaade der maa anses for mest hensigtsmæssig for Majs, der afskibes løst i Skibet, for at gøre dette sødygtigt for Rejsen.

Saaledes foranlediget skal Dansk Dampskibsrederiforening udtale, at den mest hensigtsmæssige Stuvning af en saadan Ladning bør foretages saaledes, at Ladningen stuves helt op under Dækket, saaledes at selve Rummet og Rummene mellem Dæksbjælkerne er stuvede fulde med Majs, samtidig med at der opsættes Fødere i Lugerne, saaledes at Lastrummene holdes fyldte, efterhaanden som Majsen sætter sig under Rejsen.

#### RESPONSUM NR. 68.

I Anledning af en for Tiden verserende Retssag mod en i .... ansat Person, der betegner sig som »Staffcaptajn«, og mod hvem der er rejst Tiltale for Overtrædelse af Lodslovens § 13 (Kendtmand) vil det til Sagens Belysning være af Interesse at faa en Udtalelse fra Dansk Dampskibsrederiforening.

Man tillader sig derfor i ovennævnte Anledning at forespørge, hvorvidt det efter Dansk Dampskibsrederiforenings Opfattelse er sædvanligt, at Rederierne lader Skibsinspektører følge med Skibene fra Havn til Havn for at varetage Rederiets Interesser ved Ladning, Losning, Skade paa Skib eller Last m. v., og i modsat Fald om det maa anses for rimeligt, at Firmaet .... ved Besejling af Østersøen lader »staffcaptains« følge med Skibene udelukkende til Varetagelse af de i Ekstrakt II omhandlede Opgaver. (Fortsættes Side 121).

# HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

## SKIBSFARTEN OG TOLDBESKYTTELSEN

Man skal ikke søge efter begejstrede Tilhængere af Afspærringspolitikken blandt Skibsfartens Folk her i Landet eller andetsteds. Intet Erhverv har lidt frygteligere Tab ved Projektionismens selvmorderiske Politik end Skibsfarten. Nogle faa Tal vil vise, hvad Protektionismen hidtil har naaet at ødelægge paa dette Omraade:

Verdenshandelens Værdi for henholdsvis Aarene 1929 og 1932 viser en Nedgang paa over 50 pCt.; maalt i Tons var Varetransporten paa Havene ikke større i 1932, end den var i 1913. I samme Periode (1913—32) er Verdenstonnagen forøget fra 49 Millioner Bruttotons til 70 Millioner, og hver Ton Bæreevne tæller mere i de hurtiggaaende moderne Skibe. Hvad dette Misforhold betyder for Skibsfartens Økonomi og derigennem for de mange Mennesker, hvis Livsophold er knyttet til den, behøver ikke nærmere Paavisning.

Som en naturlig Følge af Krisen inden for Skibsfarten er Skibsbygningen gaaet enormt tilbage. I den efterfølgende Oversigt er for de vigtigere Lande paa dette Omraade angivet Antallet af Skibe bygget og den samlede Bruttotonnage:

	1929		1930		1931		1932	
	Antal	Br.T.	Antal	Br.T.	Antal	Br.T.	Antal	Br.T.
Danmark .....	34	111,496	38	137,230	30	125,974	18	22,413
Norge .....	51	39,604	53	53,843	20	18,163	8	11,129
England .....	539	1,555,764	560	1,522,313	179	516,099	116	192,554
Tyskland .....	85	249,077	92	245,557	58	103,934	15	80,799
U.S.A. ....	63	126,063	100	246,687	57	205,865	18	143,559
		2,082,004						450,454

Beskæftigelsen paa de danske Jernskibsværfter, der tidligere beskæftigede flere Folk end nogen anden Industriegren, er faldet tilsvarende:

1929.....	12,691	Arbejdere	beskæftiget
1930.....	13,413	»	»
1931.....	10,742	»	»
1932.....	6,461	»	»

Skibsfartens Vanskeligheder er desuden forøgede gennem et andet Udslag af det protektionistiske System, nemlig ved Statstilskud, de saakaldte *Subsidier* — en gammel

Kending fra Merkantilismens Dage. Visse Lande »beskytter« og »udvikler« deres Skibsfartsinteresser paa forskellige Vis, ved for det første at reservere Sejladsen inden for deres eget Kystomraade eller mellem Hjemlandet og Kolonierne for Skibe bærende det nationale Flag, men desuden ved at yde mægtige Tilskud til Bygning af Skibe og til selve Driften. I 1932 betalte Amerika ca. 400 Millioner Kroner til saadanne Subsidier, Italien ca. 110 Millioner og Frankrig 90 Millioner.

For andre Lande, som f. Eks. England, der ikke fører en tilsvarende Politik — bl. a. paa Grund af Faren for Represalier — betyder dette en unfair Konkurrence, tilmed da de subsidierede Skibsfartsinteresser i Kraft af deres Understøttelse trænger ind paa Ruter, hvor de usubsidierede hidtil har kunnet klare sig. I en Periode som den nuværende, hvor Verdenshandelen er sygnet hen eller kvalt, har disse uøkonomiske Subsidier yderligere svækket Fragtmarkedet ved at tilføre det en Masse Tonnage, der kun eksisterer, fordi det er betalt og opretholdt gennem Skatter, hvilket naturligvis fører til, at Driften af saavel den »beskyttede« som den frie Skibsfart er blevet i lige Grad uprofitabel.

En varig Bedring for Skibsfarten kan kun komme gennem en Frigørelse af den internationale Handel, og først naar man i alle Lande vender sig mod et System, som vænner Befolkningen til at sætte sin Lid til Hjælp fra det Offentlige i alle Livets Forhold, og som har fornedret baade den indenrigske og udenrigske Politik til kun at være et vildt Slagsmaal om økonomiske Fordele.

Til trods for vor store Interesse i Handel og Skibsfart yder vi i Danmark vort Bidrag til de handelsfjendtlige Foranstaltninger og er derfor medansvarlige for vor egen Skibsfarts Misère.

Frihandelsklubben af 1932.

## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 27. Februar 1934.

Heller ikke i den forløbne Uge er der sket noget til Ophjælpning af Fragtmarkedet; snarere er det endnu værre, da intet Marked er godt eller blot nogenlunde godt, og hvis ikke hele Maskineriet skal gaa helt i Staa, maa der snart indtræde en Forandring til det bedre. Det er vanskeligt at se, hvor Bedringen skal komme fra, men det har sét lige saa galt ud tidligere, og Op- og Nedgange maa der altid regnes med; det, som i Øjeblikket gør Situationen saa urimelig broget, er den totale Mangel paa Tillid til alt og alle i Forbindelse med de politiske Uroligheder rundt omkring i Verden.

De forskellige Kornmarkeder: La Plata, Australien, Canada og Donau/Sortehavet er i Øjeblikket ganske blottet for Interesse; Kina har i den sidste Tid købt en Del Korn, og disse Slutninger betyder noget for Fragtmarkedet, men det er den almindelige Depression i Europa, som det hele afhænger af.

### TRÆLASTMARKEDET

Russerne er ude med Følere for Hvidehavets Vedkommende, og indikerer bl. a. 37/6 1,200 Std., 38/900 à 1,000 Std. Archangel/Hull; da disse Rater ligger flere Shilling under Aabningsnoteringen i Fjor, burde der ikke være nogen Tvivl om Redernes Svar, men man skal aldrig forsværge noget. Angaaende Overenskomsten med England forlyder det, at engelsk Tonnage skal have en vis Præference, og det er vanskeligt for andre at gøre noget, før dette Spørgsmaal

er bragt paa det rene. Fra Østersøen rapporteres yderligere Slutninger til de samme lave Rater saaledes:

1,000 Fv. Nordfinland/Cardiff 31/6; 600 Std. Toppila/West Hartlepool 32/6; 750 Std. Wasklot/West/Hartlepool 24/6 fri Losning; 1,050 Std. Umeå/London 32/6; 650 Std. Trångsund/Hull 31/3 gross; 700 Std. Frederikshavn/Hull 32/- gross; 770 Std. Kemi/Southampton 32/-.

Canada: indikerer 50/- 52/6 St. John/W.B.E.I. ppt.

### KUL, KOKS etc.

er yderligere forværret, idet Efterspørgslen er skrumpet stærkt ind. Tyne/Køge 1,650 T. 4/3, Kbhvn. 3,000 T. 3/9 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Harstad 5/6 5/9, Forth/Kbhvn. 2,500 T. 4/-. Immingham/Drammen 2,500 T. 4/-. Sunderland/Skive 700 T. 5/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d.; London/Kbhvn. 2,000 T. Koks 6/-, Pt. Brulé 15/2,000 T. Koks 5/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 5/9d. Danzig/god dansk Havn 25/3,000 T. 3/9 4/-. Danzig/Rouen 3,400 T. 23 Frcs., Bordeaux 2,700 T. 27.50 Frcs., Dublin T. 5/-.

### MIDDELHAVET etc.

Det udgaaende Marked er igen lidt svagere — forarsaget af den utrolig lille Efterspørgsel. Wales/Vestitalien har været helt nede i 5/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 8,000 T., 5/9 6/7,000 T., Port Said 5/9; Tyne/Vestitalien 5/9 5/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Barcelona 8/6 1,550 tons. Algiers 6/9 4,500 T., Rotterdam/Algier 7/- 3,000 T., Vestitalien 6/- 4/6,000 T.; Danzig/Italien er gentagne Gange gjort til 7/3 7/6 Vestkysten, 8/3 Østkysten. Sortehavet/Kontinentet har igen faaet



## REDERIERNES AARSREGNSKABER

### »Orient«: Intet Aktionær-Udbytte

Bestyrelsen for Dampskibsselskabet »Orient« har vedtaget af Overskuddet for 1933, som inklusive Overførsel fra 1932 andrager 734,466 Kr., at foreslaa Generalforsamlingen, efter Afholdelse af Administrations-Udgifter 134,141 Kr. og Rente-Udgifter 63,969 Kr., at afskrive paa Skibene, af Driftoverskuddet 528,695 Kr., af Reserve- og Dispositions-fonden 100,000 Kr., det ved Salget af s.s. »Kina« indvundne Beløb 71,305 Kr., eller i alt 700,000 Kr., og at overføre Restbeløbet 7,643 Kr. i ny Regning.

### »Pacific«: 8 Procent i Udbytte

Dampskibsselskabet »Pacific« meddeler, at Driftoverskuddet for det forløbne Aar incl. Saldoen fra forrige Aar udgør 175,879 Kr. Herfra gaar Renter og Kursdifferencer 18,687 Kr. samt Administrationsudgifter etc. 76,069 Kr.

Bestyrelsen har vedtaget at foreslaa Generalforsamlingen at udbetale Aktionærerne 8 pCt. i Udbytte med 48,000 Kr.,

at afskrive 75,000 Kr. paa Skibene og at overføre 9,284 Kr. til næste Aar.

Kursavance paa Værdipapirer udgør 96,585 Kr., som overføres til Reserve- og Klassifikationsfonden.

### »Norden«: 5 Procent i Udbytte

Paa et Bestyrelsesmøde i Gaar i Dampskibsselskabet »Norden« blev det vedtaget af Aarets Overskud, som inklusive en Overførsel for 1932 af 58,488 Kr. og indvundne Renter m. m. 236,980 Kr., udgør 755,791 Kr., efter Afholdelse af Administrationsomkostninger 145,036 Kr. og Tantième til de Kommitterede 8,284 Kr., at foreslaa Generalforsamlingen en Udbytte-Udbetaling af 5 pCt., medens 160,000 Kr. foreslaas henlagt til Fornylses- og/eller Dispositions-fonden, og 62,471 Kr. overføres til næste Aar. Endvidere vil det blive foreslaaet at overføre et Beløb af 2,000,000 Kr. fra Fornylses- og/eller Dispositions-fonden til Afskrivning paa Selskabets Skibe.

### FRAGTBERETNINGEN FORTSAT PAA FOREGAAENDE SIDE

Tonnage til 10/- med 2/- ekstra for Norden, og Sortehavet/Østen 14/1½ op til 14/7½. Erts Poti/Kontinentet 10/-, Kul Sortehavet/U.S.A. 10/9; Huelva/U.S.A. 10/7½, Iviza/Island 4,400 T. Salt 10/6 Basis 1 Losseplads. Esparto Algier/Grangemouth 13/6, Themsen 15/-; Frugt og Jordnødder: rolig.

### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

De vestgaaende Tilbud er helt meningsløse f. Eks. Wales/ U.S.A. 5/9 3/4,000 T., Forth/U.S.A. 6/- 3,000 T. Wales/Barbados 2,500 T. 8/6, 1/8d. Losning, Dunston/Trinidad 4/5,000 T. 6/6, 1/8 Losning.

Korn fra Montreal til U.K. indikerer de samme 1/6d. og lignende fra Albany, 3d. mindre A/Rotterdam, Churchill/U.K. 2/9d. Cuba/U.K. Cont. ses gjort til 14/3 7,500 T. San Domingo/U.K. Cont. 14/- 3,000 T., Marseille 13/9 6,500 T. Skrabjern/N. Staterne-Vestitalien \$3.85, U.K. 13/9, Gdynia 14/3, 70 c. Lastning, fri Losning. — Ud fra Gulfen offereres ikke meget andet and hvad Linier og T/C-Baade kan overkomme, og fra Pacific er Situationen den samme. De længe ventede Salg til Kina er nu resulteret, og en lille halv Snes Baade er sluttet til 11/-.

### SYDAMERIKA

Kulraterne lader ikke til at kunne komme op over 8/- til Rio, 9/- Buenos Aires, Wales Lastning, noget mindre fra Rotterdam, og det til Trods for, at det hjemgaaende Marked nu er saa trøstesløst som ingen-sinde tidligere. Der kan vanskeligt tales om noget Marked lige i disse Dage — i al Fald ikke for prompt Lastning; blandt de seneste Afslutninger kan nævnes:

Rosario/p.p. U.K. 6,800 T. 14/6 Marts/April, 6,200 T. spot 13/-; San Lorenzo/U.K. A/Hamborg 5,300 T. 15/6 Marts/April; San Lorenzo/Norden 6,500 T. 15/- Marts; Bahia Blanca/Middelhavet 6,900 T. 13/-, A/Rotterdam 12/9 spot; Buenos Aires/Shanghai 27500 T. 14/- ppt.

### ØSTEN

Vestaustralien/Europa sluttede parcels til 22/6, og fra Sydaustralien noteres kun 23/-. Indien og Far East lader til at være noget bedre med følgende Noteringer: Dalny/Kont. 22/-, Vladivostock 24/-, Rangoon/Braila 5000 T. 26/6, Kohsichang/Cuba (6 Losseplads-er) 28/9; Saigon/Europa 23/-. Birma/Holland 23/-

24/-, Kont. 23/3 (9,000 T. Wasklot 25/9, 6,000 T. Madras/U.K. Kont. 25/-, Bombay/Karachi-U.S.A. 7500 T. Hørfrø 20/6. Philippinerne/U.S.A. \$6.50.

### TIMECHARTER

Vestindien: 5,500 T. Rundrejse 90 c., 7900 T. 80 c. 3400 T. \$1.25. Trip: 7000 T. m/v del. Savannah redel. U.K. Kont. \$1.12½; 7700 T. del. Hampton Roads U.K. Kont. 3/1½d.; 7,900 T. del. Gulf U.K. Kont. 4/-.

### »SØMANDSFORENINGEN AF 1866«

Paa sin 78-Aars Fødselsdag afholdt »Sømandsforeningen af 1866« i Gaar sin ordinære Generalforsamling under Ledelse af Retspræsident Hvidt.

Formanden, Kommandør J. H. Schultz, aflagde Beretning om Virksomheden. Han udtalte Mindeord om de Medlemmer, der i Aarets Løb var afgaaet ved Døden, og meddelte, at Medlemstallene var saa at sige uforandret fra sidste Aar. Han udtalte Haabet om, at der nu efter flere Aars Tilbagegang maatte komme en Opgang i Antallet af saavel ordentlige som overordentlige Medlemmer, hvortil alle, der vilde Foreningens Vel, burde medvirke.

Af de 103 Friboliger i »Prinsesse Maries Hjem« var 45 beboede af gamle Sønmand og 56 af Sønmandsenker. Det samlede Antal Beboere var 171. I Aarets Løb var bortgivet 5 Friboliger.

I Ejendommen, Sct. Annæ Plads 18, var der atter i Aar inddraget en Lejlighed til Fribolig, saaledes at der nu her fandtes 4 Friboliger med 8 Beboere. Hjem for Styrmands-clever havde været fuldt besat hele Aaret af 17 Elever fra Københavns Navigations-skole. I »Frokoststuen for Styrmandslever« havde ca. 70 Elever fra samme Skole daglig indtaget deres Frokost.

I 1933 er bortgivet 33,980 Kr. i Understøttelser.

Regnskabet foreligger i samme Form som sidste Aar. Der er tilkommet et nyt Legat, Skibsfører H. W. Wrisbergs Legat, paa 6000 Kr. I Anledning af Foreningens Præsident, Prins Valdemars 75 Aars Fødselsdag var der foretaget en Indsamling, hvorved en Forøgelse paa 6000 Kr. af det Legat, der bærer Prinsens Navn, var blevet mulig. I Thorstrups Legat havde Foreningen ved en Fundatslegatars Død faaet Raadighed over Renterne af ca. 15,000 Kr. De øvrige Poster paa Regnskabet gav ikke Anledning til nærmere Omtale.

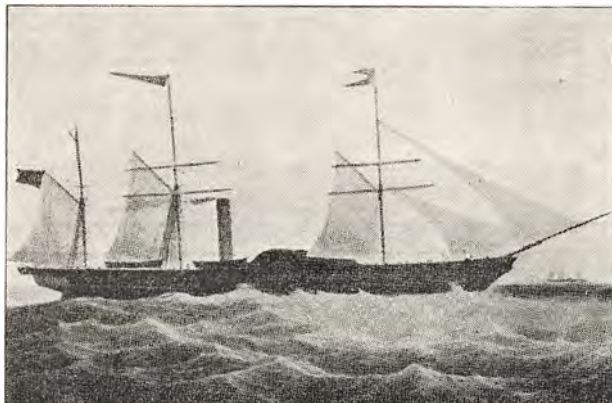
Takket være de i Aarets Løb modtagne Gaver var den økonomiske Status nogenlunde tilfredsstillende, men der var ingenlunde Grund til at se for lyst paa Fremtiden, idet de faste Indtægter (faste Bidrag, Minebøsser, Skibsbøsser) desværre stadig var dalende, og desuden vilde den forestaaende Rentenedsættelse betyde en væsentlig Indtægtsnedgang. Formanden udtalte Haabet om, at en Strømkæmring maatte finde Sted, saaledes at disse Grundpiller for Foreningens Virksomhed maatte vokse sig stærkere.

For Regnskabet gaves Decharge.

Til Bestyrelsen genvælges Kommandør Schultz, og Skibsfører V. C. Weichardt valgtes i Stedet for Skibsfører A. R. Løkke, der havde ønsket at udtræde af Bestyrelsen.

EN STABELAFLØBNING I CLYDE  
FOR 94 AAR SIDEN

# CUNARD LINIENS FØRSTE SKIB



»Britannia«, den første Cunarder.

Nu da det nedlagte Arbejde er blevet genoptaget paa den nye Liner, der bygges for Cunard Liniens Regering med financier Assistance fra den engelske Regering, er det paa sin Plads at mindes Stabelafløbningen af Cunard Liniens første Skib »Britannia« paa Robert Duncan & Co.s Værft i Greenock for 94 Aar siden.

I »The Glasgow Herald« rapporteredes i Numret for den 7. Februar 1840, at den 6. ds. »var et fint nyt Dampskib, der hed »Britannia«, løbet af Stabelen paa Robert Duncan & Co.'s Værft i Greenock. Fartøjet var blevet døbt af Miss Isabella Napier og gled ned ad Clyden under Hurraraab fra en enorm Forsamling af begejstrede Tilskuere«.

I Rapporten, der var kortfattet og fyldestgørende, tilføjes der:

»Britannia« er den første North American Royal Mail Damper, der er blevet bygget hos Mr. Duncan. Skibets Længde fra Hakkebræt til Gallionsfigur er 230 Fod, dets Bredde over Dækket er 34 Fod og Dybden af Skibets Last 22 Fod 6 Tommer. Skibet bliver drevet frem af to Maskiner paa hver 220 Hestkræfter og vil, naar det er blevet søsat, blive efterfulgt af tre andre Skibe af samme Dimensioner og samme Konstruktion, og alle skal de anvendes til Transport af Post, Passagerer etc. mellem Liverpool og Nordamerika, en Plan, der, som man vil mindes, var blevet udklækket af the Hon. S. Cunard i Halifax, Nova Scotia, som sammen med et lille Selskab af indflydelsesrige Folk i Glasgow har sluttet sig sammen i dette store Foretagende.

Fartøjets Skrog og Maskineri er blevet til under Ledelse og Opsyn af Mr. Robert Napier for the Vulcan Foundry i Glasgow.«

Miss Isabella Napier, der udførte Daabsceremonien, var en Slægtning af den ovenfor i Rapporten nævnte berømte Robert Napier. Det er en kendt Sag, at Napier spillede en aktiv Rolle i Dannelsen af The British and North American Royal Mail and Steam Packet Company, under hvilket Navn Cunard Selskabet i sin Tid gik.

## »BRITANNIA«S JOMFRUREJSE

Fem Maaneder efter Stabelafløbningen var »Britannia« fuldt udrustet og rede til at stikke til Søs. Den 4. Juli 1840 forlod Skibet Liverpool med Halifax og Boston som Maal. Den officielle Rapport om denne historiske Afrejse lød delvis som følger:

»Fredag Morgen sejlede R.M.S. »Britannia«, dette nye og prægtige Dampskib, den første af Mr. Cunard's Royal Mail Dampere ned i Floden (Mersey) fra Coburydokken og forankrede ud for Birkenhead.

Den næste Eftermiddag var den rede til at stikke til Søs. Passagererne bringes om Bord med en Floddamper fra Egremont Slip, og saasart Postsækkene var rede, fortsatte man Rejsen ud til »Britannia«. Da kort efter Klokken ét alt var arrangeret, dampede Skibet flot ned ad Floden og fortsatte til Søs . . . .

»Britannia«, der er under Kommando af Captain Woodruffe, R. N., der har stor Erfaring paa Dampskibnavigationens Omraade, forventes at ville naa Halifax den 20. ds. Det medfører 63 Passagerer.«

Skønt »Britannia« havde Modvind næsten under hele Rejsen, fuldførte Skibet sin Jomfrurejse paa tre Døgn mindre end beregnet, idet det ankom til Halifax den 17. Juli. Efter et kort Ophold fortsatte Skibet til Boston, hvor det ankom den 18. Juli og fik en straalende Modtagelse.

Den heldige Gennemførelse af denne Rejse og de følgende Rejser, der foretoges af »Britannia« og dens Søsterskibe — »Arcadia«, »Caledonia« og »Columbia«, der alle blev bygget og fik deres Maskiner paa Clydeværftet — kom til at spille en betydelig Rolle for Bostons økono-

miske Opblomstring. Den første blinde Passager paa en Damper opdagedes paa »Britannia« i 1842. Det berettes, at han fik Lov til at fortsætte Rejsen til Halifax mod at udlevere alle de Penge, han var i Besiddelse af, nemlig £10. 12s., samt et Guldur til en Værdi af £8.

## ET BOSTON ÆVENTYR

I Februar 1844 fik Bostons Købmænd Lejlighed til at vise deres Erkendtlighed. Den paagældende Vinter, oplyste en særlig Korrespondent for »The Glasgow Herald«, havde den nævnte Nyenglandshavn oplevet et fuldstændig arktisk Klima. Den 1. Februar skulde »Britannia« i Følge Fartplanen afsejle til Liverpool, men mellem Skibet og det aabne Hav laa syv miles af tæt Pakis. Under ordinære Omstændigheder vilde saadanne Forhold have medført et Ophold, indtil Passagen var lettere gennemførlig. Men Havnebyens Købmænd havde besluttet, at Skibet skulde sendes til Søs med den mindst mulige Forsinkelse, og rejste derfor de fornødne Midler til Gennemførelsen af det gigantiske Projekt at skære en Kanal gennem Isen.

Paa to Døgn var Arbejdet fuldført, og den 3. Februar dampede »Britannia« forsynet med to Jernblade, beregnet til at skære igennem nye Isflager, der tilfældigvis skulde have dannet sig, ud af Havnen under vild Jubel fra Menneskemasserne, der havde samlet sig for at overvære dette usædvanlige Skue.

Skibet naaede Liverpool paa 15 Dage, og da the British Post Office tilbød at godtgøre Udgifterne i Forbindelse med Gravningen af Kanalen gennem Isen, afslog Bostons Borgere Tilbudet om at faa deres Penge tilbage.

I otte Aar besørgede dette lille Skib regelmæssigt Atlanterhavsoverfarten. Endelig i 1848, saa hastigt var Atlanterhavstrafikken taget til i Vækst, Standard og Komfort, toges det ud af Drift. Det endte sine Dage som Krigsskib.

Firmaet Robert Duncan & C., Byggerne af Cunard Selskabets Pionerdamper, blev i sin Tid grundlagt i Greenock, og derefter paabegyndte en Søn af Firmaets Grundlægger sin Virksomhed i Glasgow Havn 1863, hvor Firmaet siden da har været hjemmehørende.

To af »Britannia«s Søsterskibe — »Acadia« og »Caledonia« — byggedes i Glasgow Havn af henholdsvis John Wood og Charles Wood, og det fjerde af Skibene »Columbia« byggedes af Robert Steele, Greenock. Robert Napier forsynede alle disse Skibe med Dampkedler og Maskineri.

Efter Konstruktionen af disse fire Søsterskibe byggedes der ca. 11 transatlantiske Liners indtil Aaret 1852, hvor man begyndte at anvende Jern i Stedet for Træ til Skibsbygning.

## STATSTILSKUD

### TIL OPHUGNING AF SKIBE

Gesandtskabet i Rom indberetter, at den italienske Regering ved en i »Gazzetta Ufficiale« for 20. f. M. offentliggjort Dekretlov er blevet bemyndiget til at yde Statstilskud til Ophugning af Koffardiskibe indtil en samlet Mængde paa 200,000 Bruttotons.

Tilskuddet er fastsat til 22 Lire pr. Bruttoton, og Ophugningen skal være paabegyndt inden den 31. December 1934 og afsluttet senest den 30. Juni 1935.

Til det nævnte Formaal er der bevilget et samlet Beløb paa 4,400,000 Lire.

Som bekendt er denne Foranstaltning ikke ny i Italien, idet der ved Dekretlovene af 13. November 1931 og 22. Juli 1932 blev ydet Statstilskud til Ophugning af samme Tonnagemængde som ovenfor angivet. Bevillingerne var dog i Henhold til begge disse Love paa 5 Mill. Lire, idet Tilskuddet dengang beregnedes med 25 Lire pr. Bruttoton.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

**CHR. JENSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AALBORG**

Telefon: 2256  
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«

**RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.**  
(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)  
**AALBORG**

Telefon: 4120  
Statstelefon: 16

Telegram-Adr.:  
»Maritime«

**JOHS. UTZON**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AALBORG**

Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:  
»UTZON«

ASSENS

**ALFRED LARSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER  
**ASSENS**

TELGR.-ADR. „SHIPPING“ — STATS-TELF. 10. — TLF. 200.  
PRIVAT TELEFON: ASSENS NR. 480.

BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**  
SKIBSMÆGLER  
**BANDHOLM**

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

ESBJERG

**C. BREINHOLT**  
SKIBSMÆGLER  
INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN  
**ESBJERG**

Britisk Vice-Consul — Lloyds Agent  
Telefon 57 & 1262 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.

**J. LAURITZENS**  
MÆGLERFORRETNING  
SKIBSMÆGLER, SHIPBROKER  
SCHIFFSMAKLER  
**ESBJERG**

TELEGR.-ADRESSE: LAURITZEN, ESBJERG

FAABORG

**P. A. NIELSEN**  
EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE  
**FAABORG**

Telegramadresse: NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 509

HOBRO

**CHR. RØRHOLM**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**HOBRO**

TELEFON 413

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

HOLBÆK

**JØRGEN L. FISKER**  
(H. MUNCH'S EFTFL.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

(SHIPBROKERS SCHIFFSMAKLER SKEPPSMAKLARE)

Telefon Nr. 166 HAVNEVEJ 40  
**HOLBÆK** Telegr.-Adr.: »Fiskers«

ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN  
Lloyds Agent  
Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

KALUNDBORG

**O. L. OMØE**

TLGR. ADR. **KALUNDBORG** TLGR. ADR.  
OMØE Skibsmægler Lloyds Agent OMØE

**Befragtning, Klarering, Assurance,  
Stavedoring og Spedition.**

TELEFON NO. 4. 801.  
— STEVEDOREKONTORET 625.

KOLDING

**A. GJØRDING**

**KOLDING**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

KORSØR

**P. JØRGENSEN & CO.**  
SKIBSMÆGLERFORRETNING

Grundlagt 1867

Indehaver: J. U. JEPSEN, statsautoriseret Skibsmægler

**KORSØR**

Telegram-Adresse: JØRGENSEN  
The BOE Code

Telefon: 6 (3 Linier)  
Statstelefon: 11  
Efter Kontorid: 127

KØBENHAVN

**MARIUS NIELSEN & SØN**

Edsv. Skibsmæglere & Dampskibsrederi

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT

BEFRAGTNINGSFORRETNING

Tel.-Adr. »Mariusone«  
Statstelefon 196

Kalvebod Brygge 4  
København V.

MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN & MARIAGER**  
INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN  
*Edsvoren Skibsmægler*

Telf.: Cementcentralen Nr. 1 — Statstelf.: Mariager Nr. 6  
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“  
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

NAKSKOV

**Casper Andréa's Eftflg.**

ved

**Halfdan Rasmussen**

edsv. Skibsmægler

**NAKSKOV**

Telegr.-Adr.: „Andrea“

Statstelefon Nr. 7  
Telefon Nr. 108, 408 & 618

## RESPONSA

(Fortsat  
fra Side 116).

Svar.

Det ærede . . . har i Skrivelse af 19. ds. udbedt sig Dansk Dampskibsrederiforenings Udtalelse om, hvorvidt det efter Rederiforeningens Opfattelse er sædvanligt, at Rederierne lader Skibinspektører følge med Skibene fra Havn til Havn for at varetage Rederiets Interesser ved Ladning, Losning, Skade paa Skib eller Ladning o. l. og i modsat Fald, om det maa anses for rimeligt, at Firmaet . . . ved Besejling af Østersøen lader »staff captains« følge med Skibene til Varetageelse af de i den Skrivelsen vedlagte Ekstrakt II omhandlede Opgaver. I Anledning heraf skal Dansk Dampskibsrederiforening udtale, at det for danske Skibe, som sejler for Rederiets Regning, ikke er almindeligt, at der ansættes en Skibinspektør til at varetage Rederiets Interesser under Skibets Fart fra Havn til Havn usanset om Farten foregaar i hjemlige eller fjernliggende Farvande. I amerikanske Rederier, hvis Skibe gaar i fast Rute til Havne, hvor Rederiet ikke har Filialer eller særlige Repræsentanter, er det derimod ikke usædvanligt, at der ansættes en Repræsentant for Rederiet til at varetage Interesser, som de i ommeldte Ekstrakt II anførte. Om Rimeligheden heraf, er Dansk Dampskibsrederiforening dog ikke i Stand til at udtale sig.

## RESPONSUM NR. 69.

Værket . . . modtager 2 Gange aarlig en Dampersladning ca. 1500 ts. Koksul fra Durhamdistriktet.

Da Værket ved Fastsættelsen af Leveringsfristen, der som Regel har været sat til 14 Dage mellem 2 nævnte Datoer, ofte har hørt den Indvending fra Importørernes Side, at disse ikke kunde garantere for Baadenes Ankomst til den fastsatte Tid, tillader Værket sig at forespørge, om, hvorvidt nævnte Frist er for ringe, eller om andre Forhold kan spille en Rolle.

Licitation med Overdragelse af Leveringen afholdes som Regel ca. 1—2 Maaneder inden Leveringstiden.

Værket vilde være Foreningen forbunden for Oplysning om de omtalte Forhold, idet Gasværkets Lager- og Transportforhold gør det nødvendigt, at man med nogenlunde Sikkerhed skal kunne regne med Leveringsfristens Overholdelse.

Svar.

I Skrivelse af 21. f. M. har Gasværket udbedt sig Dansk Dampskibsrederiforenings Udtalelse angaaende, hvorvidt en ved Licitation af Kulladninger fastsat

Leveringsfrist af 14 Dage, som Importørerne mener ikke at kunne garantere overholdt, maa anses for at være for ringe.

I Anledning heraf skal man udtale, at forsaavidt Søtransporten af paagældende Ladninger er indbefattet i Fristen, maa denne anses for at være for kort, idet det indenfor en saa kort Tid ikke er muligt at tage fornødent Hensyn til Ophold, der kan opstaa ved f. Eks. Havnens Overfyldning med Skibe, Storm, Ishindringer og andre for Søtransporten uforudseelige Hændelser.

## FRAGTRATETALLET

FOR JANUAR 1934

Jan.—Marts fisntl. . . . . 100.0

Januar	1933 . . .	94.7	August	1933 . . .	99.2
Februar	— . . . .	105.0	September	— . . . .	98.6
Marts	— . . . .	103.9	Oktober	— . . . .	99.3
April	— . . . .	100.8	November	— . . . .	98.3
Maj	— . . . .	99.0	December	— . . . .	98.9
Juni	— . . . .	98.5	Januar	1934 . . .	99.7
Juli	— . . . .	98.2			

Fragtratetallet steg fra 98.9 i December til 99.7 i Januar. Stigningen er forårsaget, dels af en højere Gennemsnitskurs for Dollar, hvilket faar Indflydelse paa de i denne Mønt noterede Rater ved Omregningen til Kronebeløb, og dels af forskellige Bevægelser i de noterede Rater, som tilsammen har resulteret i et lidt højere Gennemsnit end i den foregaaende Maaned.

Kulraterne viser forskellig Tendens, men ligger alt i alt højere end i December. En betydelig stærkere Stigning noteres for vestindisk og transatlantisk Timecharter. Blandt de faa Rater med lavere Gennemsnit i Januar end i December kan nævnes Jordnødfarten.

Det fremgaar af følgende Oversigt, at Oplægningerne i December er forøget fra 73,000 Reg. Tons til 100,000 Reg. Tons.

## Oplagte danske Damp- og Motorskibe ved Maanedens Begyndelse.

		Antal Skibe	Brutto Reg. T.	Tons Dædv.
Februar	1933 . . . . .	97	200,000	301,000
Marts	— . . . . .	101	206,000	310,000
April	— . . . . .	95	203,000	308,000
Maj	— . . . . .	97	210,000	320,000
Juni	— . . . . .	78	190,000	289,000
Juli	— . . . . .	50	127,000	185,000
August	— . . . . .	41	99,000	138,000
September	— . . . . .	38	86,000	117,000
Oktober	— . . . . .	39	80,000	111,000
November	— . . . . .	40	81,000	115,000
December	— . . . . .	37	77,000	109,000
Januar	1934 . . . . .	36	73,000	102,000
Februar	— . . . . .	50	100,000	146,000

## POSITIONSLISTE PR. 27. FEBRUAR 1934

A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
s.s. *Aalborg*, ank. Burntisland 25.2.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *Aarø*, Olesen, afg. Sfax 23.2. til Dundee.  
m.t. *Aase Mærsk*, afg. Aruba 1.2.  
s.s. *Agnete Mærsk*, afg. Dublin 17.2.  
s.s. *Alabama*, Jarltop, afg. Christianssand forv. 28.2. til Buenos Aires.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

27. 2. 34

LONDON . . . . .	22,40	MADRID . . . . .	60,00
NEWYORK . . . . .	441,25	AMSTERDAM . . . . .	297,00
BERLIN . . . . .	174,00	STOCKHOLM . . . . .	115,70
PARIS . . . . .	29,15	OSLO . . . . .	112,70
ANTWERPEN . . . . .	102,90	HÆLSINGFORS . . . . .	9,95
ZÜRICH . . . . .	142,65	PRAG . . . . .	18,45
ROM . . . . .	37,95		

s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Algarve*, Lund, afg. Valencia forv. 2.3. til Cartagena.  
s.s. *Allsund*, Nielsen, ank. Boston 25.2.  
s.s. *Amalienborg*, opl. Kbhvn.  
m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Pauillac 14.2.  
m.t. *Anna Mærsk*, pass. Panama 12.2.  
m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, ank. Buenos Aires Roards 22.2.  
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Rio 22.2. til Kbhvn.  
s.s. *Arnold Mærsk*, afg. Antwerpen 16.2.  
s.s. *Askø*, Kolster, afg. Kbhvn. 22.2. til Leith.  
m.s. *Asnæs*, Ankensen, afg. Sundeland 26.2. til Skive.  
m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Cristobal C. I. 18.2.  
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Rotterdam 19.2.

B

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
s.s. *Belona*, Hansen, afg. Newcastle forv. 6.3. til Kbhvn.  
s.s. *Benedikt*, Clausen, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro Ruten.  
m.t. *Bente Mærsk*, pass. Gibraltar 5.2.  
s.s. *Bergenhushus*, Schmidt, afg. Stettin forv. 1.3. til Kbhvn.  
s.s. *Betty Mærsk*, afg. Alexandria 10.2.  
s.s. *Birgit*, Lisberg, ank. Blyth 26.2.  
s.s. *Birte*, Pedersen, afg. Herøen 25.2. til La Pallice.

s.s. *Bogø*, Nielsen, afg. Dakar 20.2. til Acera.  
 m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. Marseilles 17.2.  
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Kbhvn. 25.2.  
 s.s. *Brasilien*, Botfeldt, afg. Aarhus forv. 28.2. til Oslo.  
 m.s. *Bretagne*, Egetoft, ank. Odessa 18.2.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Blyth 18.2.  
 s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Esbjerg forv. 3.3. til Antwerpen.  
 s.s. *Brosund*, Hansen, pass. Dennis Head 24.2. p. R. t. Philadelphia.  
 s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Danzig forv. 3.3. til Preston.

## C

m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, afg. Buenos Aires 28.2. til København.  
 m.t. *Caroline Mærsk*, pass. Panama 7.2.  
 s.s. *Charkow*, Holst, afg. Palermo forv. 1.3. til Valencia.  
 m.s. *Chastine Mærsk*, ank. Bordeaux 12.2.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Kbhvn. 26.2., pass. 37° 23' N-52° 12' V 25.2. p. R. t. New York.  
 s.s. *Christiansborg*, ank. Philadelphia 23.2.  
 s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Nielsen, afg. Oran 20.2. til Brest.  
 m.s. *Columbia*, Barfoed, afg. Dakar 26.1.  
 s.s. *Cornelia Mærsk*, afg. Blyth 16.2.  
 s.s. *Cyril*, Farup, pass. Dover 26.2. p. R. t. Alexandria.

## D

s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. Kbhvn. 3.3. til London.  
 s.s. *Dana*, Bang, ank. Tunis 26.2.  
 s.s. *Danhild*, Petersen, ank. Danzig 25.2.  
 m.t. *Danmark*, Bjark, ank. Baton Rouge 24.2.  
 s.s. *Delaware*, Christensen, afg. New Orleans 1.3. til København.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Aalborg 9.3. til Newcastle.  
 s.s. *Douro*, Kann, afg. Memel 3.3. til Kbhvn.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Akurerpi 27.2. til Reykjavik.  
 s.s. *Dronning Maud*, Possell, Esbjerg-Parkeston Ruten.

## E

s.s. *Effie Mærsk*, ank. Svendborg 6.2.

s.s. *Egholm*, Christiansen, afg. Lissabon 21.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Eleonora Mærsk*, oplagt.  
 s.s. *Elie*, oplagt i Esbjerg.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, ank. Alexandria 1.2.  
 s.s. *Ellensborg*, pass. Kbhvn. 26.2.  
 s.s. *Elsborg*, afg. Helsingborg 27.2.  
 s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Cardiff 13.2.  
 m.t. *Emma Mærsk*, ank. Tampico 16.2.  
 m.s. *England*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, afg. Sønderborg 28.2. til Gdynia.  
 s.s. *Estland*, Poulsen, afg. Thorshavn 24.2.

## F

s.s. *Falken*, Jønson, Kbhvn.-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.  
 s.s. *Fiona*, Kbhvn.-Assens-Faaborg-Svendborg-Nykøbing-Rudkøbing Ruten.  
 s.s. *Flynderborg*, ank. Helsingør 10.2.  
 s.s. *Fredensborg*, ank. Valencia 22.2.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Frederiksborg*, pass. Ushant 18.2.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Pedersen, ank. Boston 21.2.

## G

s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Kbhvn. 3.3. til Antwerpen.  
 s.s. *Gerda Toft*, afg. San Pedro 17.2. til Bordeaux.  
 m.s. *Gertrude Mærsk*, ank. New York 15.2.  
 s.s. *Gorm*, Jensen, afg. New York 24.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Grønland*, Meinertz, afg. Bourgas 22.2.  
 s.s. *Gudrun Mærsk*, oplagt.

## H

s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Antwerpen 4.3.  
 s.s. *Harald*, Clemmensen, afg. Kbhvn. forv. 1.3. til Manchester.  
 s.s. *Hans Mærsk*, afg. Emden 31.1.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Kbhvn. 15.3. til Aalborg.  
 s.s. *Hertha Mærsk*, ank. Danzig 16.2.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Danzig forv. 6.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Kbhvn. 25.2. til Manchester.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## NØRRESUNDBY

**N. C. BACH**  
 EDSV. SKIBSMÆGLER  
 Etableret 1896  
**NØRRESUNDBY**

Telefon 1047 · 2161      Telegram·Adr.: BACH

## SKIVE

**AAGE BERING**  
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**SKIVE**

TELEFON:      TELEGRAM-ADR.  
 386 & 786      "MÆGLEREN"

## ODENSE

**CHR. CLEMMENSEN**  
 INDEHAVERE: JAC. CLEMMENSEN. UFFE CLEMMENSEN  
 STATS AUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE  
**ODENSE**

TELEFON: 14 & 33      TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«  
 STATSTELEFON 33

## SVENDBORG

**E. W. v. d. HUDE & SØN**  
 Etableret 1852      A. THEJLL      Etableret 1852  
**SVENDBORG**

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE  
 LLOYD'S AGENT      TYSK KONSULAT

Telefoner: 25, 133, 262 og Stat 2.      Telegr.-Adr.: »Hude«, Svendborg.

**FRIIS & FREDERIKSEN**  
 EDSV. SKIBSMÆGLERE  
**ODENSE**

TELEFON: 30 (2 Ledninger)      TELEGR.-ADR.: »FRIIS«  
 STATSTELEFON: 30

**A. E. SØRENSEN**  
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**SVENDBORG**

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING      TELEFONER: 1151—955  
 THE BOE CODE      PRIVAT: 1551

## VEJLE

**C. HOPPE**  
 EDSV. SKIBSMÆGLER  
**ODENSE**

TELEFON: 988 · 1663      TELEGR.-ADR.: "HOPPE"

**F. H. Lauenborg Christensen**  
 (C. HOLMS EFTERF.)  
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**Vejle**

TELEFONER: 11 OG 12      TELEGR.-ADR.: »ACTING«

s.s. *Hroar*, Pape, afg. Hull 2.3. til Kbhvn.  
s.s. *Hulda Mærsk*, ank. Svendborg 19.1.

## I

m.s. *Indien*, Bronér, ank. Portland O.R. 16.2.  
s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Spezia 24.2. til Bougie.  
s.s. *Inge Mærsk*, ank. London 17.2.  
s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Aalborg 28.2. til Menstad.  
m.s. *Irland*, Petersen, ank. Norovossisk 18.2.  
s.s. *Island*, Lydersen, afg. Kbhvn. 4.3. til Leith.  
s.s. *Ivar*, Bastholm, afg. Antwerpen 27.2. til Kbhvn.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
s.s. *Jacob Mærsk*, ank. Alexandria 8.2.  
s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Cacontes 25.2.  
m.t. *Jane Mærsk*, afg. Curacao 29.1.  
s.s. *Jessie Mærsk*, ank. Høyager 13.2.  
s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Halifax 13.2.  
s.s. *Jolantha*, Hansen, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
s.s. *Jægersborg*, ank. Tyne 24.2.  
m.s. *Jylland*, Sandborg, afg. Helsingør forv. 9.3. til Esbjerg.

## K

s.s. *Kais*, Friis, ank. New York 17.2.  
s.s. *Katholm*, Christensen, afg. Swansea forv. 26.2. til København.  
s.s. *Kirsten Mærsk*, afg. Kalundborg 16.2.  
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, afg. Blyth 17.2.  
s.s. *Knud*, Petersen, afg. Antwerpen forv. 6.3. til Kbhvn.  
s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## L

s.s. *Laura Mærsk*, afg. Nørresundby 15.2.  
m.s. *Leice Mærsk*, afg. Rouen 13.2.  
s.s. *Leza Mærsk*, afg. Burntisland 12.2.  
s.s. *Lica Mærsk*, afg. Swansea 3.2.  
m.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Newcastle 19.2.  
s.s. *Lilleborg*, ank. Horsens 25.2.  
s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
s.s. *London*, Hansen, afg. Aarhus 22.2.  
m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Kbhvn. forv. 3.3. til Nakskov.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
s.s. *Maja*, Lise, ank. Aarhus-Hamborg Ruten.  
s.s. *Manø*, Albertsen, afg. Tynen 20.2. til Trapani.  
s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. London forv. 1.3. til Kbhvn.  
s.s. *Maria Toft*, ank. Touloug 25.2.  
m.t. *Marie Mærsk*, afg. Paraguaná 12.2.  
s.s. *Martin Carl*, Hjorth, afg. Castellon 22.2. til Hamborg.  
s.s. *Maryland*, Ankersen, afg. Tyne 15.2.  
s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Palermo 12.2.  
s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Tanger forv. 2.3. til Ceuta.  
s.s. *Møen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, afg. Gdynia 24.2.  
s.s. *Nevada*, Kolster, afg. Buenos Aires forv. 3.3. til København.  
m.s. *Nicoline Mærsk*, ank. Hamborg 16.2.  
s.s. *Nidaros*, Clausen, Kbhvn.-Riga Ruten.  
m.s. *Niel Mærsk*, afg. San Pedro 1.2.  
s.s. *Nordborg*, pass. Ushant 25.2.  
s.s. *Nordhild*, Westergaard, ank. Emden 24.2.  
s.s. *Normandiet*, Sørensen, afg. Terneuzen 17.2.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
s.s. *Odin*, Falk, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Nakskov forv. 27.2. til Nykøbing F.  
s.s. *Oluf Mærsk*, afg. Immingham 15.2.  
s.s. *Oluf Mærsk*, afg. Immingham 15.2.  
m.s. *Olympia*, Røder, afg. Kbhvn. 11.2.  
m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Bahia 14.2. til Kbhvn.

## P

s.s. *Paris*, Larsen, afg. Gandia 19.2.  
m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
m.s. *Peter Mærsk*, ank. Manila 10.2.  
s.s. *Poul Møller*, Schrøder, laster Aarhus til Libau.  
s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, afg. Pont Brule 25.2.

## R

s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Leith 27.2. til Kbhvn.  
s.s. *Rita*, Willarsen, afg. Kbhvn. 3.3. til Oslo.  
s.s. *Rita Mærsk*, afg. Vejle 17.2.  
s.s. *Robert Mærsk*, afg. Boness 14.2.  
s.s. *Rosenborg*, pass. Ceuta 18.2.  
s.s. *Rota*, Petersen, afg. Kbhvn. forv. 5.3. til Nakskov.  
s.s. *Rømø*, Teilman-Thomsen, ank. Danzig 26.2.

## S

s.s. *Saga*, Thornung, afg. Aalesund 25.2.  
m.s. *Sally Mærsk*, afg. San Francisco 8.2.  
s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Valencia 25.2.  
s.s. *Scandia*, Nielsen, ank. Gdynia 28.2.  
s.s. *Seine*, Bellec, afg. Riga forv. 27.2. til Kbhvn.  
s.s. *Sejrø*, Huusum, afg. Gdynia 17.2. til Bordeaux.  
s.s. *Silkeborg*, opl. Kbhvn.  
s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Valencia 24.2.  
s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Dunkirk forv. 1.3. til Nørre Sundby.  
s.s. *Skodsborg*, pass. Ushant 26.2.  
s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Leith 26.2. til Kbhvn.  
s.s. *Slesvig*, Hansen, afg. Brunsbüttel 25.2.  
s.s. *Sonja*, Egenfeldt, ank. Dakar 24.2.  
s.s. *Sonja Mærsk*, ank. Venezuela 14.2.  
s.s. *Stadion II*, afg. Stettin forv. 2.3. til Kbhvn.  
s.s. *Stal*, Nielsen, afg. San Domingo 23.2. til Santiago.  
s.s. *Stegelborg*, ank. Antwerpen 26.2.  
s.s. *Stjerneborg*, afg. Dairen 10.2.  
s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Methil 23.2.  
s.s. *Susan Mærsk*, ank. Bilbao 14.2.  
s.s. *Svanhild*, Ekholdt, afg. Kbhvn. forv. 28.2. til Gdynia.  
s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Kbhvn. 26.2. til Holbæk.  
s.s. *Svava*, Christensen, afg. Odense 28.2. til Aabenraa.  
s.s. *Søborg*, afg. Bona 19.2.  
s.s. *Sønderjylland*, Høymark, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.

## T

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Liverpool forv. 3.3. til Swansea.  
m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Longriew 24.1.  
s.s. *Tempo*, Meyer, ank. Danzig.  
s.s. *Thyra*, Jans, afg. Leith forv. 6.3. til Kbhvn.  
s.s. *Tiber*, Hull, afg. Danzig forv. 1.3. til Reval.  
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Marseille 1.3. til Genua.  
s.s. *Tovelil*, Vilsmark, afg. Kbhvn. 25.2. til Rouen.  
s.s. *Trio*, Svane, afg. Fredericia 27.2. til Hammerhavn.  
s.s. *Trondhjem*, Thomsen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Antwerpen 1.3. til Casablanca.  
s.s. *Tyr*, Folkenberg, afg. Zeebrugge 26.2.

## U

s.s. *Uffe*, Hav, afg. Antwerpen 2.3. til Kbhvn.  
s.s. *United States*, Mechlenburg, afg. Oslo 16.2. til New York.  
s.s. *Uranienborg*, i Dok Kbhvn.

## V

s.s. *Vendia*, Lund, ank. Aabenraa 27.2.  
s.s. *Vibeke Mærsk*, ank. Tyne Dock 15.2.  
s.s. *Viborg*, afg. Casablanca 26.2.  
m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, afg. Nauru 31.1.  
s.s. *Victoria* (D.F.K.), Kiilsgaard, ank. Gdynia 27.2.  
s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
s.s. *Virginia*, Gyhrs, afg. Kbhvn. 26.2. til Landskrona.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Rouen 26.2.

## Y

s.s. *Ydun*, Fjeldborg, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Jensen, Aalborg-Hamborg Ruten.

## Ø

s.s. *Ørneborg*, opl. Kbhvn.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 • 12610

samt paa alle Postkontorer

**DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/s**

BEFRAGTNING, KLARERING &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

**VINKE & CO.**AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM  
ANTWERPSkibsredere, Skibsmæglere og  
BefragtningsagenterSpecialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.**M·B·COHN**TOLDBODVEJ 22  
KØBENHAVN  
K.TELEFON 1408  
TELEGRAM-ADR.:  
AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

Telefoner { Grimsby No. 6621  
Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

**JOHN SUTCLIFFE & SON**

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,  
Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

88, Mosley Street... Manchester  
7, Chapel Street... Liverpool  
Somerton Buildings,  
John Bright Street Birmingham  
229, Swan Arcade. Bradford  
"York House",  
5/7, St. Marv Axe, London, E. C. 3  
King's Dock . . . . Immingham**O. W. HERMAN ANDERSSON**

Etabl. 1902

Adm. Dir.: A. F. WILÉN

Skibsmæglere · Assurance · Speditører

Tel.-Adr. ANDERSSONCO. Coder: Alle Shipping-Coder

**ULEÅBORG & HAUKIPUDAS**Medlem af The Baltic and International Maritime Conference  
Medlem af The Finnish Shipbrokers Association  
Spansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »HACKLINS« Scott's Code, 10th Edition. The Boe Code

**O. W. HACKLIN & Co.**Skibsmæglere — Befragtning  
Forsikring — Havariagenter — SpeditørerMedlemmer af The Baltic and International Maritime Conference  
Agenter for Nordisk Skibsrederforening

Dansk Vicekonsulat

**RÄFSÖ & MANTYLUOTO**

(Björneborg's District) FINLAND

**A.B. Ostrobotnia Stevedore O.Y.****WASA**

Medlemmer af

THE ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Repræsentant i København: Jørgen A. Rasmussen

**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.****WASA (Finland)**

Medlemmer af

THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND

Tel.-Adr. EKLOF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

**D. EKLÖF & Co.**SKIBSMÆGLERE  
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITIONYXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)  
og MÖLLERSVIK & HIMANGO

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

**DANSK MEKANISK DAMPKEDELRENSNINGS-  
OG ISOLATIONSFORRETNING**

Nyhavn 57, Kbhvn. Tlf. 5241

Udfører alt i Kedelrensning og Isolation.

Specialitet: Lüneburger Magnesia 85%

**SCANDINAVIAN COAL BUYERS****IN A NUTSHELL**

GUIDE TO SCANDINAVIAN COAL IMPORTERS,

COAL AGENTS AND SHIPOWNERS

Price, 10/-, post free.

SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE

(The International Weekly)

33, Amaliegade

Copenhagen, Denmark

FOREIGN BUNKERING

TOWAGE

STEVEDORING

PROVISION-

AGENTS

**DANISH MARITIME SERVICE**TELEGRAMS:  
"AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

**COPENHAGEN**

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

50. Aargang.

København 28. Februar 1934.

Nr. 9.

---

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S. og E.-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

---

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parenthes, 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, og de der angaar Fyr, er angivet fra Søen.*

---

## 1. Østersøen.

444. **Danmark. Bornholm NW.-Kyst. Hammerhavnen. Dybde aftaget.**  
Dybden i Indsejlingen til *Hammerhavnen* er aftaget saaledes, at Dybden for Tiden er 2,9 à 3 m i den S.-lige Halvdel og 2,7 à 2,9 m i den N.-lige Halvdel af Indsejlingen.  
c. 55° 16',7 N. 14° 45',7 E.  
(E. f. S. Nr. 1/1 1934. Kort Nr. 231. Danske Lods, Side 431. Havnelods, Side 72.)
445. **Danmark. Bornholm. Rønne Havn. Fyr atter tændt.**  
Det hvide, røde og grønne Blinkfyr paa W.-Enden af Bølgebryderen paa *Søndre Rev* er atter tændt.  
*Rønne Havn*: c. 55° 06' N. 14° 41' E.  
(E. f. S. Nr. 3/441 1934.)
446. (T). **Sverige S.-Kyst. Karlskrona angöringsboj. Klokke midlertidig ude af Virksomhed.**  
(U. f. s. Nr. 8/459. Stockholm 1934.)  
Klokken paa *Karlskrona angöringsboj* paa c. 56° 03',2 N. 15° 33',5 E. er for Tiden ude af Virksomhed.
447. (T). **Sverige. Stockholm Skærgaard. Södergrundan Klokketønde inddrages midlertidigt.**  
(U. f. s. Nr. 8/458. Stockholm 1934.)  
Klokketønden *Södergrundan* paa c. 59° 15',1 N. 19° 03',2 E. vil i Begyndelsen af Marts d. A. midlertidig blive inddraget for et Tidsrum af c. 1 Uge. Under Inddragningen erstattes Klokketønden af en Stage med Kost.
448. (T). **Estland. Finske Bugt. Fyrskibet Tallinn midlertidig flyttet.**  
(N. t. M. Nr. 2/12. Tallinn 1934.)  
Fyrskibet *Tallinn* har forladt sin Station paa c. 59° 43',3 N. 24° 43',5 E. paa Grund af Isforholdene. — Saafremt Isforholdene tillader det, vil Fyrskibet under Vinterperioden indtage Lys- og Fløjtetønden *Vahemadal's* Plads paa c. 59° 31',2 N. 24° 40' E. Fyrkarakter og Taagesignaler bliver uforandret. Meddelelse om Fyrskibets Udlægning paa eller Inddragning fra Pladsen c. 59° 31',2 N. 24° 40' E. vil kun ske pr. Radio umiddelbart efter den daglige *estniske* Ismelding.



449. **Estland. Finske Bugt. Tallinn Bugt. Middelgrund Lys- og Fløjtetønde. Oplysning om nyt Navn.**  
(N. t. M. Nr. 2/8. Tallinn 1934.)  
Under Henviſning til E. f. S. Nr. 3/128 1934 meddeles, at det *estniske* Navn paa *Middelgrund Lys- og Fløjtetønde* paa c. 59° 31',<sub>2</sub> N. 24° 40' E. er *Vahemadal* og ikke *Vahe*.  
(E. f. S. Nr. 3/128 1934. Kort Nr. 268 og 276.)
450. **Estland. Finske Bugt. Tallinn Anduvning. Lystønder inddraget for Vinteren.**  
(N. t. M. Nr. 2/11. Tallinn 1934.)  
Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:  
Lystønden *Suurop* c. 59° 29',<sub>2</sub> N. 24° 20',<sub>4</sub> E. Lys- og Fløjtetønden *Vahemadal* c. 59° 31',<sub>2</sub> N. 24° 40' E.
451. **Estland. Finske Bugt. Moon Sund Anduvning. Laene Grund. Dybde aftaget.**  
(N. t. M. Nr. 2/10. Tallinn 1934.)  
Mindste Dybde paa den i Kortet angivne 4,<sub>6</sub> m Grund paa c. 59° 09' N. 23° 02',<sub>5</sub> E. er kun 4 m.  
(Kort Nr. 268.)
452. **(T). Finland. Bottniske Bugt. Storbrotten Fyrskib inddrages midlertidigt.**  
(U. f. s. Nr. 5/108 Helsingfors 1934.)  
Fyrskibet *Storbrotten* paa c. 60° 26' N. 19° 12' E. vil den 28. Februar d. A. blive midlertidigt inddraget for et Tidsrum af c. 3 Dage. Under Inddragningen er Fyrskibstationen ubesat.
453. **Finland. Skärgårdshavet. Lohm. Rödsjär Havnefyr slukket for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 5/112. Helsingfors 1934.)  
*Rödsjär* Havnefyr paa c. 60° 07' N. 21° 40' E. er slukket for Vinterperioden.
454. **Finland. Finske Bugt. Haapasaari. Fyr slukket for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 5/103. Helsingfors 1934.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Veitikari* c. 60° 16' N. 27° 14' E. *Kivikari* c. 60° 17' N. 27° 12' E.
455. **Finland. Finske Bugt. Haapasaari. Lodsudkigsstation lukket for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 5/104. Helsingfors 1934.)  
*Haapasaari* Lodsudkigsstation er lukket for Vinterperioden.
456. **Polen. Rixhöft ESE. Vrag.**  
(Meddelelse fra Føreren af D. F. D. S. S/S »J. C. Jacobsen«.)  
Vraget af en Damper, hvorfra en Mastetop rager over Vandet, ligger sunket paa c. 54° 44',<sub>6</sub> N. 18° 39',<sub>3</sub> E. En Vragvager er udlagt tæt W. for Vraget. — Vraget ligger meget farligt for Sejladsen.

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

457. **Sverige. Sundet. Ven. Kyrkbacken Fyr forandret.**  
(U. f. s. Nr. 8/460. Stockholm 1934.)  
*Kyrkbacken* Fyr paa c. 55° 54',<sub>6</sub> N. 12° 40',<sub>5</sub> E. er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 4<sup>s</sup>. Flammens Højde: c. 5,<sub>5</sub> m. En hvidmalet Jernbaake. Fyret lyser, som følger:
- |   |  |
|---|--|
| 1. Grønt i Pej. fra c. 332° til c. 87°. | 4. Grønt i Pej. fra c. 122° til c. 164°. |
| 2. Hvidt i — - c. 87° - c. 107°.        | 5. Hvidt i — - c. 164° - c. 308°.        |
| 3. Rødt i — - c. 107° - c. 122°.        |  |
- (E. f. S. Nr. 5/256 1934. Kort Nr. 312 og 210. Danske Lods, Side 259.)

## 458. Sverige. Sundet. Ålabodarne Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 8/461. Stockholm 1934.)

Ålabodarne Fyr paa c.  $55^{\circ} 56'_{,4}$  N.  $12^{\circ} 46'_{,5}$  E. er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver  $1,5^s$ . Flammens Højde: c. 5,5 m. En hvidmalet Jernbaake. Fyret lyser, som følger:

1. Rødt i Pejl. fra c.  $130^{\circ}$  til c.  $168^{\circ}$ .
2. Hvidt i — - c.  $168^{\circ}$  - c.  $312^{\circ}$ .
3. Grønt i Pejl. fra c.  $312^{\circ}$  til c.  $342^{\circ}$ .
4. Hvidt i — - c.  $342^{\circ}$  - c.  $130^{\circ}$ .

(E. f. S. Nr. 5/257 1934. Kort Nr. 312 og 210. Danske Lods, Side 257.)

## 459. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Rudkøbing—Marstal. Afmærkning forandret. Skiftested for Afmærkning forandret.

## 1. Løbene S. for Rudkøbing:

a. Det ny udgravede  $3,8$  m Løb S. for Rudkøbing er paa Rendens W.-Side afmærket med 7 røde Stager, den N.-ligste paa  $54^{\circ} 55'$  ( $33''$ ) N.  $10^{\circ} 40'$  ( $41''$ ) E. og den S.-ligste paa  $54^{\circ} 54'$  ( $43''$ ) N.  $10^{\circ} 39'$  ( $46''$ ) E. De øvrige Stager er udlagt mellem den N.-ligste og den S.-ligste Stage med en indbyrdes Afstand af 310 m.

b. Anduvningsvageren (rød- og hvidstribet Stage med Ballon) og den rød- og hvidstribede Klokketønde Rudkøbing S. paa c.  $54^{\circ} 55'_{,5}$  N.  $10^{\circ} 40'_{,5}$  E. er flyttet til  $54^{\circ} 54'$  ( $36''$ ) N.  $10^{\circ} 39'$  ( $37''$ ) E., 275 m SSW. for den i (a) nævnte S.-ligste røde Stage.

## 2. Løbet N. fra til Marstal:

a. Det nye udgravede  $3,8$  m Løb mellem Venegrund og Mandensgrund er paa N.-Siden afmærket med 4 røde Stager (den E.-ligste paa  $54^{\circ} 52'$  ( $27''$ ) N.  $10^{\circ} 33'$  ( $43''$ ) E. og paa S.-Siden med 4 hvide Stager (den E.-ligste paa  $54^{\circ} 52'$  ( $28''$ ) N.  $10^{\circ} 34'$  ( $03''$ ) E.).

b. Den rød- og hvidstribede Stage med Ballon Hovvig paa c.  $54^{\circ} 52'_{,1}$  N.  $10^{\circ} 31'_{,7}$  E. er inddraget.

c. Klokketønden Hovvig paa  $54^{\circ} 52'$  ( $06''$ ) N.  $10^{\circ} 31'$  ( $42''$ ) E. er malet hvid og flyttet til S.-Siden af Løbet i Drejet paa  $54^{\circ} 52'$  ( $06''$ ) N.  $10^{\circ} 31'$  ( $36''$ ) E. og en hvid Stage med 2 Halmviske er udlagt tæt ved Siden af Klokketønden.

d. Renden W. om Hovvigrund og Hvinegrund er paa W.-Siden afmærket med 4 røde Stager med 1 opadvendt Kost og paa E.-Siden med 4 hvide Stager med 1 Halmvisk.

e. Den hvide Stage med 1 Halmvisk Hoffengrund N. er flyttet 290 m NNW. efter til  $54^{\circ} 52'$  ( $10''$ ) N.  $10^{\circ} 32'$  ( $11''$ ) E., tæt N. for en  $3,2$  m Pulle.

f. De 3 sorte Tønder, der tidligere har været udlagt mellem Hovvig Anduvningsvager og den hvide Stage med Halmvisk, er permanent inddraget.

## 3. Løbet S. fra til Marstal:

I Løbet fra Marstal til Klørdyb er al Styrbords Afmærkning erstattet med Bagbords Afmærkning og omvendt.

(E. f. S. Nr. 6/323 1934. Kort Nr. 302, 297, 221, 241 og 298. Danske Lods, Side 34, 547, 562, 563, 565 og 571. Havnelods, Side 126 og 157. Fyr.-Fort. Nr. 720 og 722. Sø.-Fort. Side 3, 5, 85 Nr. 19—24 og 29, Side 86, Nr. 2—13, Side 88 Nr. 24—26 og 26 a.)

## 460. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Rudkøbing S. Nye Fyrlinier oprettet. Fyr tændt. Midlertidige Ledefyr slukket.

Til Vejledning for Besejlingen af de nye  $3,8$  m Løb S. for Rudkøbing Havn er tændt følgende nye Ledefyr:

## 1. Rudkøbing Havn S.-lige Ledefyr.

Bagfyr. Rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 9 m. Graa,  $7,3$  m høj Gittermast.  $54^{\circ} 56'$  ( $18''$ ) N.  $10^{\circ} 42'$  ( $28''$ ) E., ved det SW.-lige Bolværk c. 11 m fra det NW.-lige Hjørne.

Forfyr. Rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 5 m. Graa,  $3,4$  m høj Jernmast. Udenfor Bølgeskærmen paa Dampfærehavnens W.-Mole 120 m  $234^{\circ}$  fra Bagfyret.

Fyrene overet i Pejling  $54^{\circ}$  leder gennem det N.-lige  $3,8$  m Løb.

## 2. Sjø S.-lige Ledefyr.

Bagfyr. Hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 9 m. Graa,  $7,25$  m høj Jernmast.  $54^{\circ} 57'$  ( $07''$ ) N.  $10^{\circ} 42'$  ( $27''$ ) E., umiddelbart N. for den stensatte Brodæmning 52 m fra Brohovedets E.-lige Hjørne.

Forfyr. Hvidt, fast Fyr. Flammens Højde:  $7,5$  m. Graa,  $3,15$  m høj Jernmast. Paa Diget 325 m  $213^{\circ}$  fra Bagfyret.

Fyrene overet i Pejling  $33^{\circ}$  leder gennem det S.-lige  $3,8$  m Løb.

§ 3. De midlertidige Ledefyr, der var oprettet til Hjælp for Sejladsen under Isgang, er nedlagt.

(E. f. S. Nr. 51/2918 1933 og 6/323 1934. Kort Nr. 302, 297, 221, 241 og 298. Danske Lods, Side 563 og 564. Havneiods, Side 156 og 157. Fyr-Fort. Nr. 719 A og 719 E.)

(Se Tillæg.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

#### 461. Danmark. Kattegat. Sletterhage Fyr. Oplysning om Radiofyr.

*Sletterhage* Radiofyr paa c. 56° 06' N. 10° 31' E. er nu bragt i Overensstemmelse med Følgeblad til E. f. S. Nr. 1—1934.

(Fyr-Fort. Side 238.)

#### 462. Danmark. Kattegat. Hals Barre Fyr. Oplysning om Radiofyr.

*Hals Barre* Radiofyr paa c. 56° 57' N. 10° 26' E. er nu bragt i Overensstemmelse med Følgeblad til E. f. S. Nr. 1—1934.

(Fyr-Fort. Side 235.)

#### 463. Danmark. Limfjorden. Løgstør Grunde N. Klokketønde genudlagt.

Klokketønden *Løgstør Grunde N.* paa c. 56° 58' N. 9° 10' E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 51/2925 1933.)

(Se Tillæg.)

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen

#### 464. Rusland. Hvide Hav. Archangel og Anduvning. Oplysning om Afmærkning m. m.

(N. t. M. Nr. 298. London 1934.)

De forskellige Løb og Bredninger i *Dvina* Floden er afmærket med Ledefyr og Tønder, der flyttes eftersom Løbene forandres. Fyr og Afmærkning S. for *Chijov Island* paa 64° 45' (40") N. 40° 29' (50") E. er ikke angivet i Kortet. — Der hersker Lodstvang for fremmede Skibe.

#### 465. Holland. Sommerafmærkning.

(B. a. Z. Nr. 43/447. 's-Gravenhage 1934.)

Omskiftningen af Vinterafmærkningen med Sommerafmærkning er paabegyndt.

(Se Tillæg.)

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

#### 466. England S.-Kyst. Hythe. Vrag afmærket.

(N. t. M. Nr. 5. Trinity House, London 1934.)

Vraget af Motorskibet *Grit*, hvorfra en Mast rager c. 1¼ m over Vandet, ligger sunket paa 51° 03' 50" N. 1° 07' 50" E., 1,8 Sm 107° fra *Hythe* Kirke. En grøn Vragstumpetønde er udlagt i c. 11 m Vand c. 0,1 Sm SSE. for Vraget.

#### 467. England S.-Kyst. Southampton Port. Signalstation oprettet.

(N. t. M. Nr. 293. London 1934.)

En Signalstation er oprettet paa c. 50° 54' N. 1° 25' W., 381 m 333½° fra Flagstangen paa *Royal Pier*.

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

### 468. Chile. Isla Guafo Fyr forandret.

(N. f. S. Nr. 8/669. Berlin 1934.)

*Isla Guafo* hvide Blinkfyr paa c.  $43^{\circ} 34' S$ .  $74^{\circ} 49' W$ . er forandret til at vise hvidt, fast Lys med Et-Blink hver  $15^s$ , fast Lys  $14,2^s$ , Blink  $0,8^s$ . Synsvidde: 28 Sm for Blink, 12 Sm for fast Lys.

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

### 469. (P). Spanien E.-Kyst. Burriana. Oplysning om Fyrbelysning.

(A. a. l. N. Nr. 7/201. San Fernando 1934.)

Det midlertidige røde, faste Fyr paa Yderenden af den E-lige Bølgebryders Tværmole paa c.  $39^{\circ} 52',5 N$ .  $0^{\circ} 03',3 W$ . erstattes i Løbet af den nærmeste Tid med et permanent Fyr, der skal vise hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, 4 Formørkelser hver  $30^s$ , Lys  $8,5^s$ , Mørke  $2^s$ , Lys  $2,5^s$ , Mørke  $2^s$ , Lys  $2,5^s$ , Mørke  $2^s$ , Lys  $8,5^s$ , Mørke  $2^s$ .

## X. Asiens E.-Kyst med Japan.

### 470. Siam Bugt. Water Island. Grunde.

(N. t. M. Nr. 267. London 1934.)

1. Et Skær med under  $1,8$  m Vand ligger  $2,0$  Sm  $98^{\circ}$  fra Toppen af *Water Island*.
2. En Grund med  $2,7$  m Vand ligger  $1,85$  Sm  $140^{\circ}$  fra Toppen af *Water Island*.  
Toppen af *Water Island*: c.  $10^{\circ} 25' N$ .  $103^{\circ} 47' E$ .

### 471. Kina. Yang-tze Munding. Tungchow channel. Plover Tønde flyttet.

(N. t. M. Nr. 4. Shanghai 1934.)

*Plover Tønde* er flyttet til c.  $31^{\circ} 47' N$ .  $120^{\circ} 58' E$ .,  $1,9$  Sm  $338^{\circ}$  fra *Hsi-chou* (*Plover Point*) Baake.

### 472. Kina. Yang-tze Munding. Tung-chow Kryds. Fyrskib og Lystønde flyttet. Lystønde udlagt. Advarsel.

(N. t. M. Nr. 2. Shanghai 1934.)

1. *Tung-chow* Fyrskib er flyttet til c.  $31^{\circ} 59' N$ .  $120^{\circ} 46' E$ .,  $2,66$  Sm  $166^{\circ}$  fra Klokketaarnet paa Toldboden, *Tung-chow*.
2. *Chieng-tien Rocks* Lystønde er flyttet til c.  $31^{\circ} 59' N$ .  $120^{\circ} 46' E$ .,  $3,19$  Sm  $161^{\circ}$  fra Klokketaarnet paa Toldboden, *Tung-chow*.
3. En rød Lystønde, *Tung-chow Crossing*, der viser hvidt Et-Blink hver  $3^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $2,7^s$ , er udlagt paa c.  $31^{\circ} 59' N$ .  $120^{\circ} 47' E$ .,  $2,89$  Sm  $152^{\circ}$  fra Klokketaarnet paa Toldboden, *Tung-chow*.
4. Ovennævnte Fyrskib og Lystønder afmærker et N.-ligt eller lægt Løb og et S.-ligt eller dybt Løb paa hver Side af *Chieng-tien Rocks*. Det tilraades at udvise den yderste Forsigtighed, da begge Løb er meget snævre.  
(E. f. S. Nr. 5/301 1934.)

### 473. Kina. Yang-tze Munding. Cooper Bank Kryds. Big Tree Fyrskib flyttet.

(N. t. M. Nr. 3. Shanghai 1934.)

Fyrskibet *Big Tree* er flyttet til c.  $32^{\circ} 03' N$ .  $120^{\circ} 27' E$ .,  $1,59$  Sm  $85^{\circ}$  fra *Big Tree*.

### 474. Korea S.-Kyst. Fève Island. Grund.

(N. t. M. Nr. 269. London 1934.)

En Grund med  $1,8$  m Vand ligger paa c.  $34^{\circ} 54' N$ .  $128^{\circ} 33' E$ .,  $0,7$  Sm  $273^{\circ}$  fra *Point Aride* 120 m Top.

## 475. Korea SE.-Kyst. Pu to. Grund.

(N. t. M. Nr. 269. London 1934.)

En Grund med 8,2 m Vand ligger paa c. 35° 06' N. 128° 39' E., 0,81 Sm 117° fra Pu to Triangulationsmærke.

## 476. Korea SE.-Kyst. Chinkai. Lystønde udlagt.

(N. t. M. Nr. 269. London 1934.)

En rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink, er udlagt paa c. 35° 08' N. 128° 39' E., 1,39 Sm 52½° fra Namu Somu (Round Island) Triangulationsmærke.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

## 477. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Grænser for Anbringelse af Bundgarnssteder ved Jyllands Østkyst fra Skagen til Fornæs.

(Ministeriet for Søfart og Fiskeri, Bekendtgørelse af 29. Januar 1934.)

E. f. S. Nr. 1/51 1933 annulleres og erstattes med:

## § 1.

Ved Jyllands Østkyst paa Strækningen fra Skagens Rev til Fornæs begrænses Anbringelse af Bundgarnssteder som nedenfor nærmere angivet:

- A. Paa Strækningen Skagens Rev—Frederikshavn er det forbudt at anbringe Bundgarnssteder udenfor et Omraade begrænset ved
- 1) en Linie draget 200 m Nord for og parallel med Linien fra Lys- og Fløjtetønden Skagens Rev SE. til Skagen Forhavns nordøstlige Molehoved,
  - 2) en Linie fra Skagen Inderhavns vestlige Hjørne draget i retv. Syd indtil Skæringen med 2 Sømil-Grænsen, og derfra
  - 3) en Linie draget Syd efter parallel med Kystlinien 2 Sømil af Land indtil Skæring med Linien Strandby vestlige og østlige Mølle overet, derfra
  - 4) en Linie til et Punkt 100 m retv. Syd for Sømærket Hirsholm NW.-Rev (rød 1-Kost), derfra
  - 5) en Linie til et Punkt 100 m retv. Vest for Sømærket Hirsholm NE.-Rev (rød 2-Kost).
  - 6) en Linie draget fra sidstnævnte Punkt i retv. Syd indtil Skæring med Linien Frederikshavns Kirke i Pejling retv. 232°, og derefter
  - 7) denne Linie indtil Skæring med Linien Sømærket Holmehavn Rev (rød 1-Kost) —Sømærket Marens Rev (rød 3-Kost),
  - 8) en Linie fra sidstnævnte Skæringspunkt indtil et Punkt 300 m retv. NW. for Sømærket Marens Rev, og derfra
  - 9) en Linie til Frederikshavn Forhavns nordlige Hjørne.  
Udfor Aalbæk og Strandby Havne samt i Løbet mellem Deget og Hjellen (Degeløbet) maa Bundgarnssteder ikke anbringes saaledes, at de hindrer eller vanskeliggør den frie Sejlads paa disse Havne eller gennem det nævnte Løb.
- B. Paa Strækningen Frederikshavn—Udbyhøj er det forbudt at anbringe Bundgarnssteder
- a) udenfor et Omraade begrænset ved
    - 1) en Linie draget 1 500 m Syd for Frederikshavns sydlige Havnemole og parallel med denne,
    - 2) en Linie draget 300 m Vest for og parallel med Linien mellem Frederikshavns sydlige Ydermolehoved og Læsø Rende Fyrskib til Skæring med Linien Karup Kirke overet med Sulbæk Mølle,
    - 3) en Linie fra sidstnævnte Skæringspunkt til et Punkt 1 000 m retv. Vest for Sømærket Dvalegrunde W. (hvid 3-Kost),
    - 4) en Linie fra Punktet Vest for Dvalegrunde til Anduvningssømærket Hals Klokketønde),
    - 5) en Linie fra sidstnævnte Sømærke til et Punkt 100 m retv. Vest for Sømærket Muldbjærg Grund (rød 1-Kost) og derfra

- 6) en Linie draget mod et Punkt i *Als Odde* Fyrlinie, 1,9 Sømil fra Forfyr-Baaken, og saaledes at Linien intetsteds fjerner sig mere end 3 Sømil fra Kysten,
- 7) en Linie fra det ovenfor nævnte Punkt i *Als Odde* Fyrlinie til et Punkt 100 m retv. Vest for Sømærket *Boels Rev* (rød 3-Kost), derfra
- 8) en Linie til et Punkt 100 m retv. Vest for Klokketønden *Randers Fjord* og derfra
- 9) en Linie til *Udbyhøj* Fyr;
- b) udfør *Sæby* Havn i en Vinkel paa 60°, begrænset af Pejlinger retv. 240° og retv. 300°;
- c) i det dybe Løb i *Asaa Rende* (Vest for *Rimmen*) og i Indsejlingerne til dette Løb;
- d) indenfor en Afstand af 200 m paa hver Side af Kablet fra *Hals* til *Hals Barre* Fyr;
- e) nærmere end 300 m til Afmærkningen af Sejllobet over *Hals Barre* udenfor *Korsholmene* og nærmere end 50 m til Afmærkningen af Sejllobet indenfor *Korsholmene*;
- f) nærmere end 200 m til Afmærkningen af *Mariager Fjord* og *Randers Fjord*.
- C. Paa Strækningen *Udbyhøj—Gerrild* er det forbudt at anbringe Bundgarnsstader udenfor et Omraade begrænset ved en Linie draget 2 Sømil af Land, og Anbringelse maa desuden paa intet Punkt finde Sted udenfor en Linie draget 500 m Syd for og parallel med den sydlige Begrænsning af den sydligste faste hvide Vinkel i *Udbyhøj* Fyr.
- D. Mellem *Gerrild* og *Fornæs* maa Bundgarnsstader kun anbringes efter forud indhentet Tilladelse fra Ministeriet for Søfart og Fiskeri.

## § 2.

Overtrædelse af denne Bekendtgørelse straffes i Henhold til § 7 i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer, jfr. § 6 i Lov om Ikrafttræden af Borgerlig Straffelov m. v. af 15. April 1930, med Bøder fra 5 Kr., forsaavidt ikke Forholdet efter den almindelige Lovgivning medfører højere Straf. Den paagældende er derhos i Henhold til Loven om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse erstatningspligtig overfor dem, som ved Overtrædelsen maatte blive skadelidende.

## § 3.

Ved denne Bekendtgørelse, der træder i Kraft straks, ophæves Bekendtgørelse Nr. 189 af 21. Juni 1932 og Bekendtgørelse Nr. 351 af 29. December 1932.  
(Kort Nr. 259, 246, 247, 211 og 236.)

## 478. Estland. Ismelding pr. Radio.

(N. t. M. Nr. 2/9. Tallinn 1934.)

Den *estniske* Ismelding udsendes af *Tallinn Kopli* Radio paa Bølgelængde 410 kc/s (731,7 m).

## Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller  
Bogs Nr.

*England:*

T Supplement No. 9 to West Coast of Scotland Pilot, Vol. II.

R Admiralty List of Wireless Signals, Volume II, 1934.

## Tillæg.

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

479. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.  
Ved en Opmaaling den 23. Februar d. A. i *Klørdyb* viste Dybden i Baakelinien sig at være kun 2,6 m.  
*Klørdyb S.* Klokketønde: c. 54° 50',6 N. 10° 33',1 E.  
(Kort Nr. 297. Danske Lods, Side 547 og 565. Havnelods, Side 126.)
480. (T). Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn. Tilsanding.  
Ved en fornylig foretaget Opmaaling har det vist sig, at Sejlløbet til *Bogense Havn* af den sidste Tids Storme er blevet tilsat med Sand og Tang, saaledes at Fartøjer af et Dybgaende indtil 2,2 m kun med Vanskelighed kan besejle Havnen. Det tilraades Fartøjer, der er sluttet til *Bogense Havn*, at tage Lods. Oprensning af Sejlløbet er paa-begyndt.  
*Bogense Havn*: c. 55° 34',2 N. 10° 04',9 E.  
(Kort Nr. 304, 318 og 241. Danske Lods, Side 344. Havnelods, Side 34.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

481. Danmark. Isefjord. Lystøndergenudlagt.  
Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:  
*Lyseggrund E.* c. 55° 49' N. 11° 47' E. *Skinkelmæren. Høsehalsen. Eskeholm NW. Bognes SE.*  
(E. f. S. Nr. 51/2921 1933.)
482. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Havmolen. Sømærke bortdrevet.  
Den hvide Stage med 2 Halmviske, *Havmolen*, paa 56° 43' (16") N. 8° 12' (41") E. er bortdrevet. Et nyt Sømærke vil blive udlagt, naar Vejrforholdene tillader det.

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

483. Norge. Asenleden. Storskjær Fyr atter tændt.  
(B. f. F. Nr. 6. Oslo 1934.)  
*Storskjær Fyr* paa c. 64° 03',1 N. 9° 51',3 E. er atter tændt og i Orden.  
(E. f. S. Nr. 7/371 1934.)
484. Norge. Jæren. Feistein. Oplysning om Radiofyr.  
(B. f. F. Nr. 6. Oslo 1934.)  
Radiofrekvensen i *Feistein* Radiofyr paa c. 58° 49',5 N. 5° 30',7 E. er forandret til 291,5 kc/s (1029 m).  
Udsendelserne i usigtbart Vejr er hver 6<sup>m</sup>, begyndende ved det 0<sup>m</sup>, 6<sup>m</sup>, 12<sup>m</sup> o. s. v. af hver Time.  
Fra den 1. Marts gælder følgende Regel for Klartvejrudsendelser:  
Ønskes Radiofyret sat i Gang, sendes Anmodning herom til *Utsira Radio* med Opgivelse af, i hvilken Tid Radiofyret ønskes i Gang. Der vil saa blive givet 2 Udsendelser pr. Time, hver Udsendelse omfattende 2 Perioder, saaledes:  
Ved det 0<sup>m</sup> og 6<sup>m</sup> samt det 30<sup>m</sup> og 36<sup>m</sup> af hver Time eller ved det 30<sup>m</sup> og 36<sup>m</sup> samt det 0<sup>m</sup> og 6<sup>m</sup> af hver Time.  
Opgives intet Tidsrum i Anmodningen, vil Radiofyret blive standset efter disse 2 Udsendelser.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

4 DOKKER  
INDTIL 15.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10-3000 H.K. PR. CYLINDER



Forsikrings-Aktieselskabet  
"SKANDINAVIA"

Stiftet 1899  
Aktiekapital 10 Millioner Krøner

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGER  
samt  
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

KONGENS NYTORV 6 · KØBENHAVN K.  
Telefon 9316 Telgr. Adr. Reassurance

*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

**O**wners' &  
**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by  
Nautical Publishing Co.  
33, Amaliegade, Copenhagen.

AKTIESELSKABET

## MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450 Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K



REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORØRER

### BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN



KONTRAHENTER FOR  
STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS



**DANISH SHIPPING COMPANY Ltd.** A/S  
BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION  
KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING  
AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28  
Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.  
Telegram-Adresse: PACAO



TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 & 1569, STATSTELEFON 21

A/S **SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3500 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » 1000 » »

**MARIUS NIELSEN & SØN**

Edsv. Skibsmæglere & Dampskibsrederi

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT  
BEFRAGTNINGSFORRETNING

Tel.-Adr. »Mariusone  
Statstelefon 196

Kalvebod Brygge 4  
København V.

**SEND DERES GAVE  
PR. TELEGRAM**

Enhver Ordre, Telegram eller Brev-Gave,  
kan indtelefoneres til vort Kontor.

CENTRAL 13578

**GAVE-TELEGRAM** A/s  
prompte og samvittighedsfuld Betjening  
AMALIEGADE 33 K.

**IVER C. WEILBACH & CO**  
SØLVER & SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027  
Grundlagt 1744



Telegr.:  
Compasweilbach

Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter



**CHR. MØLLER** A/S

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER  
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING  
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

**ARBEJDSGIVERE  
OG FUNKTIONÆRER**

er lige interesserede i Indførelsen af  
en betryggende forsikringsmæssig Pen-  
sionsordning for Personalet.

Indhent Oplysninger og Tilbud fra

**PENSIONS-FORSIKRINGSANSTALTEN  
AKTIESELSKAB**

(Oprettet af danske Erhvervsorganisationer)

VESTRE BOULEVARD 38 · KØBENHAVN V · TLF.: C. 7809

**Ulykkesforsikringsforbundet for  
dansk Søfart og Fiskeri**

AMALIEGADE 33



Lovpligtig

**Ulykkesforsikring**

af

Skibsbesætninger



FOREIGN BUNKERING

TOWAGE

STEVEDORING

PROVISION-

AGENTS

**DANISH MARITIME SERVICE**

TELEGRAMS:  
"AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

**COPENHAGEN**

**SCANDINAVIAN COAL BUYERS**

**IN A NUTSHELL**

GUIDE TO SCANDINAVIAN COAL IMPORTERS,  
COAL AGENTS AND SHIPOWNERS

Price, 10/-, post free.

SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE

(The International Weekly)

33, Amaliegade

Copenhagen, Denmark

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 10

FREDAG 9. MARTS 1934

41. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1934

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleum A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers  
Bjernings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegraf-selskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phoenix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland.  
A/S Vestjysk Dampskibsselskab  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugser-selskaber

## FRA UGE TIL UGE

Af  
Axel Gerfalk.

### KONFERENCEN I OSLO

Fredag og Lørdag har der været afholdt en Konference i Oslo, hvor Regeringerne i Danmark, Nederlandene, Norge og Sverrig var repræsenteret. Konferencen diskuterede den alvorlige Stilling, som Skibsfarten er kommet i, som Følge af Nedgang i Verdenshandelen, Overflod af Tonnage i Forhold til Transportbehovet og Konkurrence fra statsunderstøttet Skibsfart. Mødet var enstemmigt af den Opfattelse, at Samarbejdet mellem de fire Lande bør fortsættes med det Formaal engang at naa frem til en tilfredsstillende Løsning af disse alvorlige Problemer.

Det er jo saadan, at de nævnte fire Lande efterhaanden er de eneste ikke-protektionistiske Lande paa Skibsfartens Omraade. Det er ganske vist ikke helt bombefast, at England ogsaa paa Skibsfartens Omraade svinger over til det højprotektionistiske System. Man har endnu Lov til at haabe, at det i det sidste Øjeblik vil betænke sig og ikke gøre det Skridt, der officielt afslutter den store Skibsfarts-Epøke, vi her i Bladet har kaldet for Havenes Friheds Periode. Men at haabe er et, noget andet er, at de engelske Rederes Krav vokser daglig. I en Tale, som Handelsminister Runciman holdt i Torsdags ved Chamber of Shipping's Banket, gengav han en tænkt Samtale mellem ham selv og Finansminister Chamberlain. Den sidstnævnte spørger: »Skal da alle Skibsfarts-Grene have Understøttelse?« og Runciman's Svar er: »De forlanger det alle«.

Selvfølgelig er mange fremragende engelske Redere betænkelige ved det voksende Krav om Statshjælp. En Mand som Lord Essendon er absolut derimod, og for de mest klarsynte rummer Statsstøtten og Kravet om Empire-Shipping umaadelige Farer for den engelske Skibsfarts Fremtid. Hvad der vindes paa den ene Boug, tabes paa den anden.

### FRAGT TÆLLER SOM VARER

Fra Tid til anden har der i England hævet sig Røster, ogsaa udenfor Skibsfarts-Verdenen, om at indflette i Fremtidens Handelstraktater en Paragraf om, at i de Tilfælde, hvor Handelsbalancen er i Englands Disfavour, maa det paagældende andet Land søge at udjævne denne Difference ved at benytte britiske Skibe til Transport — med andre Ord, at *shipping service* kommer til at tælle som Varer.

Saa vidt vides er Englands ny Handelsoverenskomst med Rusland den første, hvori en saadan Paragraf forefindes. I denne hedder det: *freight service by British ships is to count as British exports or Russian imports*. En Paragraf som denne, der til en vis Grad berøver et andet Land — i dette Tilfælde Rusland — dets fri Bestemmelsesret, er i sig selv en kedelig Ting set med internationale Skibsfartsøjne. Morsommere bliver Sagen heller ikke, naar man erfarer gennem Timber Trade Journal, at Rusland forlods har lovet, at

25 Procent af Aarets Træfkskibninger fra Rusland skal foregaa i britiske Skibe, og at de 25 Procent bliver til 50, hvis de engelske Fragtrater er ræsonnable.

*Scandinavian Shipping Gazette* siger hertil, at fra et Britisk Standpunkt er dette Arrangement selvfølgelig fortræffeligt. Men ikke fra noget andet, og Bladet lægger ikke Skjul paa den alvorlige Fare, denne Overenskomst rummer. Paa den anden Side forsikrer svenske Redere med Trælastbaade, at Faren næppe er alvorlig. Meget faa britiske Skibe er indrettet med denne Fart for Øje. Et svensk eller dansk Skib, der er bygget for denne *trade*, indtager indtil 33 Procent mere Last end en engelsk Tramp af samme Tonnage. Saa Russerne vil betænke sig mere end de obligate to Gange paa at benytte engelske Skibe i større Udstrækning i denne Trafik.

#### BILLIGE JAPANSKE SKIBE

Til Værfterne i Japan er i den sidste Tid givet en Række Ordre paa moderne Motorskibe, deriblandt flere hurtige Tankbaade.

Japanerne er ny Folk paa Motorskibsbygningen. Men de har vist sig lærenemme. Evropæiske Skibsbygnings-Ingeniører staar allerede nu overfor den farligste Konkurrence, de nogensinde har været ude for. Det viser sig nemlig, at de japanske Værfter er i Stand til at bygge betydeligt billigere end de evropæiske Værfter. De Priser, som de store japanske Ruteselskaber skal betale for deres Nybygninger, staar slet ikke i Forhold til dem, der maa betales i Lande med en anstændig Leve- og Lønstandard. Det forlyder ogsaa, at de japanske Værfter bygger efter en Art Standardiserings-System, og at et helt nyt Sulzer Anlæg for første Gang bringes i Anvendelse paa de Skibe, som de japanske Værfter i Øjeblikket bygger for Nippon Yusen Kaisha og Kokusal Kusen Kaisha Selskaberne. Dette nye Maskineri lokalbygges i Japan af Kobe Steel Works, og den første er allerede taget i praktisk Brug ombord paa »Komaki Maru«, den nye K.K.K. liner. Denne Maskine er en syv-cylinders 760 mm 1,200, udviklende 7,600 b.h.p. i 113 Omgange i Minuttet. Dens Vægt er kun 521 Tons eller 146 engelske Pund pr. b.h.p. Den kombinerer efter Sigende en Del af de tidligere Sulzer Særegenheder med en Del nye af helt revolutionerende Karakter.

#### FORRIGE AARS TONNAGE-REDUKTION

I September Kvartal i Fjor beløb Bruttoreduktionen indenfor Verdens Handelsflaader sig til 257 Skibe paa tilsammen 704,218 Bruttotons, hvoraf 62 paa tilsammen 166,373 Tons var britiske. I de første 3 Kvartaler af 1933 var Nedgangen saaledes paa 706 Skibe paa tilsammen 2,058,530 Tons, hvoraf 163 paa tilsammen 522,701 Tons var britiske, hvilket udgør 25.4 Procent af al Tonnagen, og en omhyggelig Kalkulation viser, at for hele Aaret 1933 kan Bruttoreduktionen i Tonnagen forventes at ville beløbe sig til ca. 2,750,000 Tons mod 1,696,245 Tons i 1932. Den samlede Tonnage, der løb af Stabellen i hele Verden i 1933, var paa 489,016 Tons, saa at Netto-reduktionen i Verdensflaaden i Fjor vil beløbe sig til ca. 2,250,000 Tons. Hvad ophuggede, kondemnerede Skibe o. s. v. angaar, saa beløb disse sig til 193 paa tilsammen 614,333 Tons i 1933's tredje Kvartal, hvoraf 52 paa tilsammen 155,244 Tons var britiske. Det samlede Tal for de tre første Kvartaler af 1933 var 509 Skibe paa tilsammen 1,797,912 Tons, hvilket svarer til 2,397,000 Tons for hele Aaret mod 1,346,140 Tons i 1932. Af den samlede Tonnage, der ophuggedes, kondemnerede

des o. s. v. i de første tre Kvartaler af 1933, var 122 Skibe paa tilsammen 478,692 Tons britiske eller med andre Ord ca. 26.6 Procent af det hele. Elimineringen af denne Masse af forældet Tonnage maa være en reel Fordel for hele Verdens Skibsfart.

#### TORM: 20 PROCENT

Dampskibsselskabet *Torm* har altid indtaget en Særstilling indenfor dansk Skibsfart, og i Aar vil det i alt Fald være det eneste større Dampskibsselskab der er i Stand til at betale sine Aktionærer 20 Procent i Udbytte — som bekendt betalte *Torm* sidste Aar »kun« 15 Procent.

I Løbet af Aaret 1933 indsejlede Selskabet 7,379,115 Kr. i Fragter, og Driftsudgifterne androg 6,152,366. Skibenes Driftsoverskud andrager saaledes 1,226,748 Kroner. Da Aktiekapitalen i dette glimrende ledede Selskab ikke er større end 2 Millioner, betyder de 20 Percents Udbytte i Virkeligheden kun en Trediedel af Driftsoverskudet, eller Halvdelen af det Beløb — Kr. 853,606 — hvormed Bestyrelsen har afskrevet paa Skibene i Løbet af 1933. Den samlede Tonnage: 46,180 Tons Dv. er nedskrevet til 2,740,000 Kroner, og Selskabet har paa anden Maade konsolideret sig med Reserver og Ekstrareserver og Afskrivnings- og Fornylsesfond og Henlægninger og Overførelse til næste Aar, saa det er en hel Fornøjelse i disse sure Tider at gennemgaa et saadant Regnskab.

#### OPLÆGNINGER OG SKIBSSALG

Den 6. Marts havde Medlemmer af Dansk Dampskibsforening oplagt 44 Skibe, svarende til 92,488 Bruttotons eller 136,323 Dødvægttons — altsaa en Stigning paa ca. 6000 Tons siden sidste Uge.

Sammenlignet med forrige Aar er Oplægningstallet ikke formidabelt. Paa denne Tid var der i 1933 oplagt 289,433 Tons. Paa den anden Side er der ejheller Grund til Jubilation. I December og Januar — Aarets værste Maaneder — var Oplægningerne vel nede under de 100,000 Tons, men de er steget jævnt hver Uge siden, og det skulde dog gaa mod lysere Tider nu.

Man maa ogsaa huske paa, at Tallet vilde være betydeligt større, hvis ikke saa mange danske Skibe var blevet solgt i den sidste Halvdel af 1933 og i Begyndelsen af dette Aar. I 1933 solgtes der saaledes 53,375 Brutto-Tons af Tonnage under dansk Flag (og Tilgangen var ikke mere end godt 10,000 Tons), og ogsaa i Aar er vi allerede oppe paa en ikke ubetydelig Tonnage, der er solgt til Ophugning eller Videresejling under fremmed Flag. Den solgte Tonnage kan passende lægges til Oplægningstallet pr. Dato, hvis man vil foretage Sammenligninger med Oplægningerne i de første Maaneder af 1933.

#### PERSONALIA

##### Dødsfald

Den gamle Flensborg-Skibsfører, Kaptajn J. Miang, er afgaaet ved Døden, 83 Aar gammel. Kaptajn Miang var født paa Als og kom som 14-aarig til Søs. Det var i Sejlskibenes Tid, og med disse for han paa Langfart, senere som Styrmand og blev derefter Fører af en Flensborg-Damper ude paa Kysten i Østasien. For mange Aar tilbage vendte han hjem til Flensborg og blev Skibsinpektør i et af de derværende Rederier. Han var i mange Aar Medlem af Sørensen og var en højt agtet Borger i Byen.

## FORSLAG OM UDVIDELSE AF FRANSKE SKIBSFARTS-SUBSIDIER

Kravet om Beskyttelsesforanstaltninger til Gunst for den franske Skibsfart er blevet genoplivet. Den franske Handelsflaade modtager allerede store Subsidier baade til Skibsbygning og til Driften. Det, man nu forlanger gennemført, er den Handelsreservationsplan, der i sin Tid blev foreslaet af M. Eugène Frot, tidligere Minister for Handelsflaaden. Desuden forlanges det, at man bringer »Tasso« Planen i Anvendelse. Det paatrængende nødvendige i, at man foretog dette sidste Skridt, forklaredes Premierminister Doumergue af en Deputation, der modtoges af ham Mandag den 26. Februar.

M. Frot foreslog, at man skulde tvinge de Købmænd, der erholdt Importlicenser, til at transportere deres Varer paa franske Skibe, og han foreslog tillige, at en Del af Toldindtægterne skulde anvendes til Skibsfarts subsidier. Og det franske Marineministerium har ogsaa, under Paavirkning af de franske Dampskibsselskaber, fremsat Kravet om en Udelukkelse af den udenlandske Skibsfart fra Deltagelse i Sø-Transporten af franske Handelsvarer. Hidtil er de mest yderliggaaende af disse Forslag blevet forkastet af de forskellige Regeringer, da de vilde bringe Forstyrrelser ind i Frankrigs Forhold til andre Lande, i Særdeleshed til Storbritannien. Men ved at opsig den engelsk-franske Skibsfartskonvention har den nuværende franske Regering skaffet sig fuld Frihed i saa Henseende og har truet med at gøre Brug af den.

»Tasso« Planens Opgave er at støtte den ikke-

subsidierydende Del af den franske Skibsfart ved at befri de paagældende Selskaber for en større Procentdel af deres Lønningsudgifter.

Man har foreslaet, at Staten skulde betale 33 Procent af Lønnen ombord paa de Skibe, der i Øjeblikket er i regelmæssig Drift og 33 Procent plus 25 Procent af Lønnen ombord paa de Skibe, der i Øjeblikket er oplagte, men som genoptager Driften, naar Planen er blevet bragt til Udførelse.

De Betingelser, der er knyttet til denne Lønnings-subsidie, er følgende: 1) at Besætningerne udelukkende er franske; 2) at kun den Del af Skibsfart, der overstiger den, der var i Drift den 1. Juli 1932, skal nyde godt af Maksimumssubsidiet, 3) at de Lønninger, der afficeres af Loven, skal reguleres i Henhold til Aftale mellem Arbejdsgiver- og Sømandsorganisationer; 4) at de paagældende Skibe ikke faar nogen anden Subsidie af Staten, Kolonierne eller andre offentlige Institutioner; og 5) at disse Skibe ikke tilhører Redere, der direkte eller indirekte charterer Skibe, der fører en fremmed Nations Flag, med mindre disse Skibe anvendes til Transport af Varer, der skal leveres som Krigsreparationer i Naturalier.

Man har beregnet, at hvis Planen blev gennemført, vilde Staten komme til at subsidiere ca. 60 Procent af de Lønninger, der udbetales ombord i Fragtskibe. I »Tasso« Loven foreslaas det, at Projektet finansieres ved en generel Forhøjelse af Toldsatserne.

## "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERTNING

*København, den 6. Marts 1934.*

Beskæftigelsesgraden er gaaet stærkt tilbage i den senere Tid, og de sidste Par Uger har derfor været ualmindelig stille og ualmindelig daarlige. Ikke eet eneste Marked er værd at røre ved. Som nævnt i forrige Uges Beretning er det vanskeligt at se, hvorfra og hvorledes Bedringen skal komme; men komme skal den jo, og for at hjælpe paa Situationen lader det til, at der er kommet en bedre Forstaaelse af Sammenholdets Styrke — bl. andet i Tankfarten og formodentlig ogsaa i Trælastfarten. Resultatet kan ikke opgøres paa Forhaand, men Chansen for et godt Resultat er større end for et daarligt, thi hvad kan der tabes?

De oversøiske Markeder er alle inere eller mindre »lifeless«, dog ser La Plata ud til at live op igen, og et livligere La Plata vil uvægerlig stimulere til alle Sider. I de hjemlige Markeder er det inere end sløjt med Laster, og de tilbudte Betingelser for det som bydes maa enten resultere i Tab eller forceret Oplægning, hvis Omslaget ikke snart kommer.

### TRÆLASTMARKEDET

Som rimeligt er, bliver der ikke gjort meget i denne Tid til de helt meningsløse Rater, som stilles i Udsigt. Syd-Finland/London indikerer 28/- 29/-, Nord-Sverige/London ca. 32/- 32/6, Wasklot/Dover betalte 31/- for 500 Std., Haparanda/Portsmouth 37/- 600 Std. Oktb. Lastning, Hørnesand/Grangemouth 29/- 625 Std.

Leningrad forventes at aabne ca. 10/4. Befragterne udbeder sig nu Tilbud af Tonnage til 29/6 30/- U.K. Basis Hull, men selv om hele Fragtmarkedet er sløjt, er dette dog for daarligt. Hvidehavsnoteringerne er uforandrede, og foreløbig rapporteres ingen Slutninger. 750 Std. Jacobsnes/Hull skal være sluttet til 35/6 April.

Fra Canada kommer flere og flere Laster paa Markedet. 1000 Std. Halifax W.B.E.I. betalte 57/6 ppt., 700 Std. Marts 55/-, 700 Std. St. John 52/6 April, 1000 Std. Pictou 50/- f.o.w. 1,100 Std. Campellton 47/- Liverpool og Birkenhead.

### KUL, KOKS etc.

ligger meget stille med yderst svage Rater. Blyth/Nakskov 1,000 t. 5/-. Sunderland/Lindholm Pier 2,400 t. 4/-, Forth/Aalborg 3,700 t. 3/9, Forth/Aabenraa 3,500 t. 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. Danzig/Gdynia-Dublin faar Baade i Størrelse paa 25/3,500 t. til 4/3 4/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 4/9, Rouen 2,100 t. 24 Frcs.

### MIDDELHAVET etc.

er ligeledes uhyre stille og daarligt betalende. Til Vest Italien noteres og akcepteres 5/6 for 7/8,500 t. 5/9 5/6,000 t., Alexandria el. Pt. Said 5/9, Cannes 8/6, Barcelona 7/6, Øerne 6/6, Wales el. Østkyst Lastning, og Rotterdam/Vest Italien 5/9 6,500 t., Alexandria 5/9 6,500 t.

Hjemgaaende er heller ikke lystelig, men en forøget Aktivitet fra Sortehavet og Donau kan hurtig forandre Billedet. De sidste Slutninger fra Sortehavet til U.K. Kont. er gjort til 10/-, Option Norden 12/-, og Donau A./H. 6,000 t. 14/-, A/R 13/6, U.K. 14/3, Danmark ca. 15/6. Alexandria/Avonmouth 12/6, Poti/A-R'dam 7,000 t. 9/6, U.S.A. 8,400 t. 13/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d., Bona/Stettin 6/8,000 t. 6/3, Huelva/Gdynia 3,500 t. 7/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. Sfax/Ghent 3,000 t. 28.50 Frcs.

### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Der er stadig faa vestgaaende Kullaster til Rater

omkring 5/6 à 6/-. Kornforretningerne fra Canada ligger helt stille, og ingen af de amerikanske Markeder har nogen særlig Efterspørgsel. Sukker San Domingo/ U.K. Kont. har taget 7,000 t. til 13/-, 4,000 t. til 14/-, Cuba/U.K. Kont. 13/6 7,000 t., 14/- 4/5,000 t. Kul Hampton Roads/Rio 9/6. For øvrigt udbydes enkelte Ladninger: Asfalt, Fosfat, Koks og Skrabjern, men Raten er i hvert enkelt Tilfælde sørgelig lav.

Vancouver/London 17/3 berth terms, B. Columiba/ U.K. 18/6 f.i.o.

### SYDAMERIKA

Kulraterne til La Plata holdes nede paa de samme ulønnende Cifre. Det hjemgaende Marked ser imidlertid lidt bedre ud, da der i de sidste Dage har været mere Købelyst, og Mesteparten af de mange usluttede prompte Baade nu er disponeret.

## + DANSKE HAVNE +

### ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: Paa Graadysbarren 2,7—5,8 m undtagen i en 200 m bred Rende, der i fuld Bredde har 7,5 m og i Fyrlinien 7,8 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusetærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 4,7—7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjetænder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Lods- og Bugserafgifter: Lodsstationen, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdampere Taksten er 100 Kr. pr. halve Time + 5—15 Øre pr. Reg.-Ton + 25 Kr. pr. Time for Bugserlov. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Netto-drægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Tons. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørges af henværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladederroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttetæde. To mindre Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

### KJØBENHAVN

I Indløbet til Havnen 10 m, i Frihavnen 7,5—9,5 m. Til Larsens Plads en Dybde af 8,1 m. Til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne en Dybde af 7,5 m, ved Bolværkerne ved Kælvod Brygge af 6,9 m, i Gasværkshavnen af 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglværkshavnen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m. 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonagen. 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer paa 100 Netto Reg. Tons og derunder betaler, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Sidstnævnte Afgift betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Afgift for Rute-fartøjer og reparerende Fartøjer m. m. Fartøjer, der udelukkende anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrrings- eller Motorolie til Fartøjets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for at skifte Mandskab, landsætte syge eller døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vind-drivere, er fritagne for Afgift. Opholdets Varighed maa dog ikke udstrækkes over 4 løbende Døgn, for Sejlskibe paa 200 Net. Reg. Tons og derunder, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, ikke over 14 løbende Døgn. Ingen Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Dybtgaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 36 til 240 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat. Ballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand betales med Kr. 1,75—2,50 pr. Ton. Losning og Ladning. I Frihavnen besørges Losning og Ladning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevedor). 5 Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde, 5 Flydedokke, den ene ca. 170 m lang med Bæreevne 13,600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneum. Kornlosseapparater, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 14 faste Kraner med Løft indtil 25 Tons samt 2 private faste Kraner (Burmester & Wain) med Løft indtil 100 T. Vandfors. v. Bolværk, Jærnbane langs Havnen.

Rosario/p.p. U.K. 6,200 t. 13/- 4,900 t. 13/3 Marts. 7,000 t. 15/-, April/Maj. B. Blanca/ p.p. 7,700 t. 13/6 April/Maj.

### ØSTEN

er med et mildt Ord daarlig. Australien har faktisk ikke én positiv Ordre. Dalny faar parcels til omkring 21/-. Madras/Middelhavet er værd 24/-, 1/- mere hvis Kontinentet. Kul Durban/Aden 5,500 t. 8/3.

### TIMECHARTER

8,300 t. del. Hampton Roads redel. U.K. Kont. via Gulven 3/6. 9,000 t. del. St. John redeliff Plate 70 c. 8,200 t. del. Philadelphia redel. U.K. Kont. 3/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. Vest Indien 2,700 t. Rundrejse redel. \$/1/10.

Russerne indikerer saa »formidable« Rater som 3/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. ned til 2/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> d. for 4/5 Mdr. 4/5,000 t.

### FAABORG

Indsejllingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kroner, over 300 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. v. Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

### FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Parladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903 midlertidig fordoblet. Kulfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Ladning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Privat Kran løftende 25 Tons. Privat Flydedok med 2400 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

### HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. henholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodsær ved Havnen og i Fyrskipet »Lappegrunde«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: i Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 2 Tørdokke indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

### NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejllingen gunstig. Farvandet stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpskrue 32 Øre, Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugsering, uforud. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; øvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt. Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

### RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord fra til Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg. pr. Reg.-T.: Sejlskibe: Indg. 24 Øre, Udg. 24 Øre, Sejlskibe med Hjælpskrue: Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre, Dampskibe: Indg. 35 Ø. Udg. 35 Ø. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lods!). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.T. Ballastpris i Tiden 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Ø. pr. R.T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie, Ophalerbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

# DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING'S *RESPONSA*

## RESPONSUM NR. 70.

For Tiden har vi til Behandling en Sag, der drejer sig om følgende Forhold:

Et Skib skulde i Henhold til et Baltcon Certeparti i København losse en Ladning Kul. Baaden ankom hertil en Søndag Kl. 9.45 a. m., og skriftlig Notice blev indleveret til Modtagernes Kontor i Løbet af Søndag Formiddag. Som bekendt bestemmer Baltcon Certepartiets § 5 vedrørende Liggetidens Begyndelse:

«... Time for discharging to count from 2. p. m. when the vessel is reported at the Custom House and ready (whether in berth or not) to deliver and written notice given to the receivers between 9 a. m. and noon; from 7 a. m. next day if notice given after noon and before 5 p. m. notwithstanding any custom or law of the port of discharge, ...»

I Henhold hertil har Kaptajnen talt Liggetiden fra den følgende Mandag Morgen Kl: 7.00, men Modtagerne har nægtet at lade Tiden tælle før Mandag Kl. 2.00 p. m., idet de hævder, at Notice ikke med Retsvirkning kan indleveres paa en Søndag, hvorfor de betragter Kaptajnens Notice of Readiness som givet Mandag Morgen. Kaptajnen har imidlertid fastholdt sit Standpunkt, idet han henviser til, at Baltcon Certepartiets Notice-Stipulation i § 15 ikke er til Hinder for, at Notice med fuld Retsvirkning kan indgives paa en Søndag. Han fremhæver i denne Forbindelse, at der i Certepartiet intet siges om, at der kun kan gives Notice paa en Hverdag, og ved Notice-Bestemmelsen er der ikke — saaledes som i Paragrafens 1. Punktum — gjort en speciel Undtagelse for Tiden Lørdag 1 p. m. til Mandag 7 a. m.

Til Brug under den eventuelle Retssag mellem Parterne beder vi Rederiforeningen meddele os, om der i København gælder nogen Coutume, ifølge hvilken Modtagerne ikke er pligtige at acceptere Notice indgivet paa en Søndag ved Losning under Baltcon Certepartiet, altsaa saaledes at Modtagerne skulde være berettiget til at regne den paagældende Notice som givet Mandag Morgen.

*Svar.*

Ved Skrivelse af 18. ds. har De anmodet Dansk Dampskibsrederiforening om en Udtalelse om, hvor-

vidt der i København gælder nogen Coutume ifl. hvilken Modtagerne ikke er pligtige at acceptere Notice indgivet paa en Søndag ved Losning under Baltcon Certepartiet.

Saaledes foranlediget skal Dansk Dampskibsrederiforening udtale, at det ikke er sædvanligt, at Notice under Baltcon-Certepartiet indgives paa en Søndag, men sker det, betragtes den sædvanligvis som indgivet Mandag Morgen.

## RESPONSUM NR. 71.

Til Brug under en eventuel Proces eller Voldgifts-sag tillader vi os at bede den ærede Forening oplyse, om der her i Danmark, specielt København, eksisterer en Coutume, ifølge hvilken en Ladningsmodtager, hvis han ønsker at begynde at losse under et Baltcon Certeparti, før Liggetiden skulde dreje ifølge Certepartiets Bestemmelser, maa anmode det paagældende Skibs Kaptajn om Tilladelse dertil med den Retsvirkning, at Liggetiden begynder at tælle straks fra Losningens Begyndelse, saafremt Modtageren paabegynder Lossearbejdet uden forinden at spørge Kaptajnen.

*Svar.*

Ved Skrivelse af 20. ds. har De anmodet Dansk Dampskibsrederiforening om en Udtalelse om, hvorvidt der i Danmark, specielt i København, eksisterer en Coutume, ifølge hvilken en Ladningsmodtager, hvis han ønsker at begynde at losse under et Baltcon Certeparti, før Liggetiden skulde dreje ifølge Certepartiets Bestemmelser, maa anmode det paagældende Skibs Kaptajn om Tilladelse dertil med den Retsvirkning, at Liggetiden begynder at tælle straks fra Losningens Begyndelse, saafremt Modtageren paabegynder Lossearbejdet uden forinden at spørge Kaptajnen.

Saaledes foranlediget skal man udtale, at efter Dansk Dampskibsrederiforenings Formening eksisterer der ikke nogen saadan fast Coutume her i Landet.

Iøvrigt henledes Opmærksomheden paa Sø- og Handelsretsdom af 12. Maj 1909. (Nordiske Domme 1909, pag. 171).

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Det daarligste Aar for Passagertrafikken

Ved Repræsentantmødet i Den norske Amerikalinie oplystes det, at det befordrede Antal Passagerer for vestgaaende og østgaaende tilsammen har udgjort 9014 i 1933 mod 12,058 i 1932. Det forløbne Aar har med Hensyn til Passagertrafik været det daarligste, man har haft i Nordatlantehavet. Af Last har Liniens Skibe befordret ialt ca. 382,000 Tons mod 275,000 Tons i 1932.

Indtægterne har udgjort godt 14.9 Mill. Kr. og Udgifterne 13.48 Mill. Kr. Til Skatter til Stat og Kommune er desuden medgaaet godt 191,000 Kr. Efter en Overførsel fra Reservefonden paa 488,000 Kr. staar der til Disposition godt 1.83 Mill. Kr., hvoraf godt 1.26 Mill. Kr. anvendes til ordinære og ekstraordinære Afskrivninger. I Udbytte til Aktionærer udbetales 8 Kr. pr. Aktie eller 4 pCt. med 480,000 Kr. Selskabets Tonnage ved Aarsskiftet beløb sig til 86,745 Brutto Registertons. Selskabet har ingen Gæld.

### Rudkøbing Havns Budget

blev behandlet i det sidste Byraadmøde. Balancen anslaaes til 170,900 Kr. og af Indtægtsiden nævner vi, at Beholdningen ved indeværende Aars Slutning anslaaes til 60,000 Kr., Renter til 1000 Kr., Havne og Bropenge fra Toldkammeret 100,000 Kr., Indtægter oppebaaret af Havnefogeden 1300 Kr., Leje af Vognvægt 600 Kr., og Pladsleje 8000 Kr.

Af Udgifterne nævner vi: Renter 8820 Kr., Afdrag 25,818, Skatter og Afgifter 1000 Kr., Lønninger og Pensioner 21,719 Kr., nye Arbejder 67,000 Kr., Vedligeholdelse

af Havneværkerne, Bygningerne m. v. 26,000 Kr., Opmudring 3000 Kr., Anskaffelse af Redskaber m. v. 2000 Kr., Belysning 3500 Kr., forventet Beholdning ved Aarets Slutning 9091 Kr.

Havnen menes 1. April 1934 at eje: Kassebeholdning 60,000 Kr., Havnebygningerne 101,200, Fyrpasserhuset paa Siø 2910, Bolværker osv. 461,359. Maskiner og Inventar 8075, Aktier i Langelandsbanen 8550 laant Veinmenæsfærgen 2000, samlede Aktiver 648,094 Kr.

Passiverne bestaar i forskellige Laan til ialt 256,090 Kr. Som det frengaar af ovenstaaende er Havnens Beholdning budgetteret til i det kommende Aar at falde med ca. 50,000 Kr.

### Frihavns nye Kornlosnings-Anlæg

Frihavns nye Kornlosningsanlæg paa Vestkajen er som forleden meddelt færdig, og i Gaar blev det taget i Brug, efter at have været prøvet i den forløbne Uge. Der lossedes Majs fra den græske Damper »Apikia« til Pakhus B., og Anlægget fungerede tilfredsstillende. Med alle 4 Sugerør i Brug skal det nye Anlæg kunne losse 200 Tons Korn i Timen.

### Sejlskibsrederernes Generalforsamling

»Dansk Sejlskibsrederiforening« har afholdt Generalforsamling i Marstal, hvor Formanden, Skibsreder E. B. Kromann, aflagde Beretning. Til Bestyrelsen genvalgte Skibsrederne Chr. Albertsen og Alfred Petersen, Marstal, samt Rasmussen Brydekilde, Svendborg. Næste Aars Generalforsamling afholdtes i Svendborg.

**Stabelafløbning i Svendborg**

Fra Svendborg Skibsværft søsattes i Lørdags Rederiet »Anholt«s nye Dieselmotorskib »Ano« til Rederiets Rute København—Anholt—Grenaa. Skibet er paa 250 Tons og skal forsynes med en 275 Bukh Dieselmotor.

Ved Stabelafløbningen var Rederiet repræsenteret af Bestyrelsens Formand, Overretssagfører Ortmann, og Reder-

ne Direktør Steen. Endvidere var Kaptajn Albertsen og Maskinspektør Schouw Jensen, Direktør S. Andersen, Danske Lloyd, og Direktør Victor, Svendborg, samt Værftets Direktør, Fisker Andersen, til Stede. Stabelafløbningen forløb tilfredsstillende, og Skibet skal nu udrustes, for snart at være klar til at indgaa paa Ruten.

**▲▲ POSITIONSLISTE PR. 6. MARTS 1934 ▲▲****A**

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antw.-Dunkirk Ruten.  
s.s. *Aalborg*, pass. Kbhvn. 6.3.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *Aarø*, Olesen, pass. Gibraltar 1.3. p. R. t. Dundee.  
m.t. *Aase Mærsk*, afg. Algier 23.2.  
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Penang 5.3.  
s.s. *Agnete Mærsk*, afg. Liverpool 21.2.  
s.s. *Alabama*, Jarltorp, afg. Tyne 2.3.  
s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Algarve*, Lund, afg. Lissabon 8.3. til Kbhvn.  
s.s. *Alsia*, Heindorn, afg. Genoa 3.3. til Le Havre.  
s.s. *Allsund*, Nielsen, ank. Baltimore 4.3.  
s.s. *Amalienborg*, Opl. Kbhvn.  
m.s. *Amerika*, Knudsen, ank. Hull 5.3.  
m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Pauillac 14.2.  
m.t. *Anna Mærsk*, afg. San Pedro 22.2.  
m.s. *Annam*, Kragelund, ank. Singapore 1.3.  
m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, ank. B. Aires 1.3.  
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Rio 22.2. til Kbhvn.  
s.s. *Arnold Mærsk*, afg. Dover 22.2.  
s.s. *Askø*, Kolster, afg. Leith 1.3. til Barcelona.  
m.s. *Asnæs*, Ankensen, ank. Aalborg 7.3.  
s.s. *Astrid*, Madsen, afg. Rotterdam 27.2. til Nizza.  
m.s. *Australien*, Rasmussen, afg. Fremantle 16.2. til Port Said.

**B**

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
s.s. *Bellona*, Hansen, afg. Newc. 6.3. til Kbhvn.  
s.s. *Benedikt*, Clausen, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro Ruten.  
m.t. *Bente Mærsk*, pass. Gibraltar 5.2.  
s.s. *Bergenhus*, Schmidt, afg. Kbhvn. 6.3. til Vestnorge.  
s.s. *Betty Mærsk*, afg. Alexandria 10.2.  
s.s. *Birte*, Pedersen, ank. La Rochelle 3.3.  
s.s. *Bogø*, Nielsen, afg. Accra 28.2. til Teneriffe.  
m.s. *Boringia*, Væring, afg. Penang 2.3. til Colombo.  
m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. Tabou 1.3.  
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Gdynia 3.3.  
s.s. *Brasilien*, Aggerholm, afg. Stavanger forv. 7.3. til Helsingør.  
m.s. *Bretagne*, Egetoft, ank. Odessa 18.2.  
s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Kbhvn. 4.3.  
s.s. *Broholm*, Ankensen, afg. Pasajes forv. 12.3. til Casablanca.  
s.s. *Brosund*, Hansen, afg. Danzig 17.2. til Philadelphia.  
s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Danzig 3.3. til Preston.

**C**

m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
m.s. *California*, Andersen, afg. Buenos Aires 6.3. til Kbhvn.  
m.t. *Caroline Mærsk*, afg. San Pedro 22.2.  
m.s. *Chastine Mærsk*, afg. Nantes 21.2.  
s.s. *Charkow*, Holst, afg. Cadiz forv. 8.3. til Sines.  
m.s. *Chile*, Hansen, ank. Shiminoseke 5.3.  
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. New York 2.3.  
s.s. *Christiansborg*, afg. Philadelphia 5.3.  
s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.  
s.s. *Clara*, Nielsen, ank. Granville 3.3.  
s.s. *Cornelia Mærsk*, afg. Blyth 16.2.

**D**

s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. London forv. 9.3. til Kbhvn.  
s.s. *Danhild*, Petersen, afg. Danzig 1.3.

**VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS**

6. 3. 34

LONDON.....	22,40	MADRID.....	60,50
NEWYORK.....	443,50	AMSTERDAM.....	298,15
BERLIN.....	174,75	STOCKHOLM..	115,70
PARIS.....	29,25	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	103,20	HELSINGFORS ...	9,95
ZÜRICH.....	143,20	PRAG.....	18,55
ROM.....	38,20		

m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Singapore 2.3. til Manila.  
m.t. *Danmark*, Bjark, pass. Cape Cux (Cuba) 1.3. p. R. t. Aruba.  
s.s. *Delaware*, Christensen, afg. New York 17.3.  
s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle forv. 13.3. til Kbhvn.  
s.s. *Douro*, Kann, afg. Memel 8.3. til Kbhvn.  
m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Reykjavik 3.3. til Kbhvn.  
s.s. *Dronning Maud*, Posselt, Esbjerg-Parkeston Ruten.

**E**

s.s. *Egholm*, Christiansen, afg. Kbhvn. forv. 13.3. til Antw.  
s.s. *Eleonora Mærsk*, Oplagt.  
s.s. *Elisabeth Mærsk*, ank. Alexandria 1.2.  
s.s. *Ellensborg*, ank. London 1.3.  
s.s. *Elsborg*, Opl. Holbæk.  
s.s. *Emilie Mærsk*, ank. Casablanca 10.2.  
m.t. *Emma Mærsk*, afg. Tampico 18.2.  
m.s. *England*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
m.s. *Erria*, Topp, pass. Perim 2.3. p. R. t. Colombo.  
m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Estland*, Poulsen, afg. Arp 5.3.  
m.s. *Europa*, Dahl, afg. St. Thomas 24.2. til Southampton.

**F**

s.s. *Falken*, Jønson, Kbhvn.-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.  
m.s. *Fionia*, Christensen, ank. Bangkok 4.3.  
s.s. *Flynderborg*, ank. Danzig 1.3.  
s.s. *Fredensborg*, ank. Valencia 22.2.  
s.s. *Frederiksborg*, ank. St. Vincent 1.3.  
m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Frode*, Pedersen, afg. Boston 25.2. til New OrL.

**G**

s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Antwerpen forv. 9.3. til Kbhvn.  
m.s. *Gertrude Mærsk*, ank. Boston 19.2.  
s.s. *Gorm*, Jensen, afg. New York 24.2. til Kbhvn.  
s.s. *Grønland*, Meinertz, afg. Algiers 3.3.  
s.s. *Gudrun Mærsk*, Oplagt.

**H**

s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Amsterdam 7.3.  
s.s. *Hans Mærsk*, afg. Emden 31.1.  
s.s. *Harald*, Clemmensen, afg. Kbhvn. 1.3. til Manchester.  
s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newcastle 6.3. til Kbhvn.  
s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Danzig 18.2.  
s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Kbhvn. forv. 7.3. til Birkenhead.  
s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Manchester forv. 8.3. til Liverpool.  
s.s. *Hroar*, Pape, afg. Kbhvn. 8.3. til Hull.  
s.s. *Hulda Mærsk*, ank. Svendborg 19.1.

**I**

m.s. *India*, Kruse, ank. Portland 28.2.  
s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Oran 3.3. til Ghent.  
s.s. *Inge Mærsk*, afg. London 17.2.  
m.s. *Irland*, Petersen, afg. Novorossisk 1.3.  
s.s. *Island*, Lydersen, afg. Kbhvn. 4.3. til Reykjavik.  
s.s. *Ivar*, Bastholm, afg. Kbhvn. 5.3. til Middelfart.

**J**

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
s.s. *Jacob Mærsk*, ank. Alexandria 8.2.  
s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Bona 3.3.  
m.t. *Jane Mærsk*, afg. Algier 18.2.  
m.s. *Java*, Skjoldam, ank. Oslo 4.3.  
s.s. *Jessie Mærsk*, afg. Høyager 18.2.  
s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Halifax 13.2.  
s.s. *Jolantha*, Hansen, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
m.s. *Jylland*, Sandborg, afg. Helsingør forv. 15.3. til Esbjerg.  
s.s. *Jægersborg*, ank. Dunston 3.3.

**K**

s.s. *Kai*, Friis, afg. New York 1.3.  
s.s. *Katholm*, Christensen, afg. Kbhvn. forv. 7.3. til Aalborg.

BRUG		KUN
Hempels		Skibsfarver
INDENBORDS		UDENBORDS
Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.		

s.s. *Kentucky*, afg. Danzig forv. 17.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Helsingør 17.2.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Grao 4.3.  
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Antwerpen forv. 6.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, ank. Antw. 3.3.  
 s.s. *Laura Mærsk*, ank. Libau 24.2.  
 m.s. *Leice Mærsk*, afg. Rouen 13.2.  
 s.s. *Lexa Mærsk*, ank. Danzig 21.2.  
 s.s. *Lica Mærsk*, ank. Boston 19.2.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Newcastle 5.3.  
 s.s. *Lilleborg*, ank. Danzig 4.3.  
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, afg. Seaham 3.3.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Naskov forv. 8.3. til Holbæk.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Maja*, Lise, Aarhus-Hamburg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Christensen, ank. Hamburg 4.3.  
 s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Trapami 4.3.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. Kbhvn. 10.3. London.  
 s.s. *Maria Toft*, pass. Ceuta 5.3. p. R. t. Lame.  
 m.t. *Marie Mærsk*, ank. New York 21.2.  
 s.s. *Martin Carl*, Hjørth, ank. Hamburg 5.3.  
 s.s. *Maryland*, Ankersen, afg. Tyne 15.2.  
 s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Spalato 22.2.  
 m.s. *Meonia*, Frandsen, ank. Kbhvn. 3.3.  
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Ceuta forv. 6.3. Melilla.  
 s.s. *Møen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Dublin 4.3.  
 s.s. *Nevada*, Kolster, afg. B. Aires forv. 5.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Nicoline Mærsk*, ank. Hamburg 16.2.  
 s.s. *Nidaros*, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 m.s. *Niel Mærsk*, afg. San Pedro 1.2.  
 s.s. *Nordborg*, afg. Rotterdam 3.3.  
 s.s. *Nordhild*, Westergaard, ank. Kbhvn. 4.3.  
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, afg. Savona 3.3.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Falk, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Antw. forv. 15.3. Kbhvn.  
 s.s. *Oluf Mærsk*, afg. Immingham 15.2.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Maderia 28.2. til Kbhvn.

## P

m.s. *Panama*, Rasmussen, pass. Finisterre 3.3. til Algiers.  
 s. *Paris*, Larsen, afg. Hartlepool 3.3.  
 m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Peru*, Sørensen, pass. Finisterre 1.3. til Sydney.  
 m.s. *Peter Mærsk*, ank. Manila 10.2.  
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, afg. Danzig 7.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Helsingør 1.3.

## R

s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Leith forv. 13.3. Odense.  
 s.s. *Rita*, Willarsen, afg. Stettin forv. 9.3. til Østnorge.  
 s.s. *Rita Mærsk*, pass. Skagen 22.2. vestg.  
 s.s. *Robert Mærsk*, ank. Windau 21.2.

s.s. *Rosenborg*, ank. Høyanger 1.3.  
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Aarhus 9.3. til Newc.  
 s.s. *Rømø*, Teilman-Thomsen, ank. Danzig 26.2.

## S

s.s. *Saga*, Thornung, afg. Stettin forv. 9.3. til Kbhvn.  
 m.s. *Sally Mærsk*, afg. San Francisco 8.2.  
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Valencia 1.3. til Hamburg.  
 s.s. *Scandia*, Nielsen, pass. Bermuda 3.3. p. R. t. Baytown.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Dublin 8.3.  
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Kbhvn. 2.3. til Dunkirk.  
 s.s. *Sejrø*, Huusum, afg. Bordeaux 3.3. til Swansea.  
 m.s. *Siam*, Krarup, pass. Cape of Good Hope 25.2. p. R. t. Fremantle.  
 s.s. *Silkeborg*, Opl. Kbhvn.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Valencia 3.3.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Kbhvn. forv. 10.3. til Gdynia.  
 s.s. *Skodsborg*, ank. Ymuiden 1.3.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Kbhvn. 9.3. til Leith.  
 s.s. *Slesvig*, Hansen, afg. Hamburg 3.3.  
 s.s. *Sonja*, ank. Venezuela 14.2.  
 s.s. *Stadion II*, ank. Moss 4.3.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Santiago 2.3. til New York.  
 s.s. *Stegelborg*, afg. Antwerpen 5.3.  
 s.s. *Stjerneborg*, ank. Coosbay 3.3.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Methil 23.2.  
 s.s. *Susan Mærsk*, afg. Casablanca 23.2.  
 s.s. *Svanhild*, Ekholdt, afg. Danzig forv. 17.3. til Preston.  
 s.s. *Svanholin*, Nikolajsen, afg. Danzig forv. 12.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Rudkj. forv. 6.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Søborg*, ank. Vlaardingen 3.3.  
 s.s. *Sønderjylland*, Høymark, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.

## T

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Swansea forv. 6.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Tempo*, Meyer, afg. Holbæk 7.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Thyra*, Jans, afg. Aalborg 15.3. til Leith.  
 s.s. *Tiber*, Hull, afg. Riga forv. 10.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Neapel forv. 8.3. til Catania.  
 m.s. *Tongking*, Jørgensen, afg. Dakar 25.2. til Glasgow.  
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Fredericia 7.4. til Hammerhavn.  
 s.s. *Trondhjem*, Thomsen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Tanger forv. 9.3. til Ceuta.  
 s.s. *Tyr*, Folkenberg, afg. Pasajes forv. 15.3. til Esbjerg.

## U

s.s. *Uffe*, Hav, afg. Kbhvn. forv. 10.3. til Antw.  
 s.s. *United States*, Mechlenburg, afg. Halifax 5.3.  
 s.s. *Uranienborg*, i Dok Kbhvn.

## V

s.s. *Vendia*, Lund, ank. Danzig 7.3.  
 s.s. *Vibeke Mærsk*, ank. Dunston 21.2.  
 s.s. *Viborg*, afg. Casablanca 26.2.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Kiilsgaard, ank. Rouen 6.3.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Gyhrs, afg. Korsør forv. 6.3. til Horsens.

## W

s.s. *Wm. Th. Maaling*, Jenen, afg. London 3.3.

## Y

s.s. *Ydun*, Fjeldborg, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Clemmensen, Aalborg-Hamburg Ruten.

## Ø

s.s. *Ørneborg*, Opl. Kbhvn.

## POSITIONSLISTE FOR SEJLSKIBE

5. 3. 34

3m. Sk. *Albert*, Christoffersen, afg. Marstal 3.3.  
 3m. Sk. *Elisabeth*, Grube, ank. Immingham 28.2.  
 3m. Sk. *Frem*, Christoffersen, ank. Porthleven 1.3.  
 3m. Sk. *Galathea*, Nielsen, ank. Oporto 28.2.  
 4m. Sk. *Helga*, Petersen, ank. Marstal 2.3.  
 3m. Sk. *Nordstjernen*, Kristensen, ank. Blankaholm 3.3.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Abonnement

Telefon 2070 • 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

samt paa alle Postkontorer





# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

Telefon Nr. 6300, Omst. til samtlige Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.

## STEVEDORE

Telefoner: 537 & 4055 **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.: Mamdresch

Aalborg

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTERINTERESSENT-SÆLSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.  
KAJ & PAKHUSE: HOLMS PLADS

HOVEDKONTOR:  
TLF. C. 3491 & 13370

EFTER KONTORTID KALDES:  
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y

## S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Weesberg & Christofferøen)

STEVEDORES

Telefon 2863

R A N D E R S

# WEIOLIN

## PATENT SKIBSFARVER

Fineste danske Fabrikat

Spørg Deres Skibshandler.

**AAGE WEIHE**  
SKIBSFARVEFABRIK

• NYHAVN 43 •

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

## SEJL · FLAG OG PRESSENNINGER H. HALMØE

CORT ADELERSGADE 8. KØBENHAVN  
TELEFON: BYEN 6762 & 4326

## CADENIUS & GRAHN <sup>A/B</sup>

SKIBSMÆGLERE

DAMPSKIBS- & BEFRAGTINGS AGENTER  
KUL-IMPORTØRER

Etabl. 1881

**KOTKA - Finland**

Dansk Vicekonsulat

Tele.-Adr. »Cadenius Kotka«

Grundlagt 1874

## Th. Höeg \* Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Graa Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe  
Patent Mønje Graa Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.  
Telefon: Central 13779.

## VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM  
ANTWERP

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

## A/B. BRUHN Co. OY

(tidl. J. BRUHN, Etabl. 1879)

Skibsmæglere og Befragtnings Agenter

Medlemmer af  
The Finnish Shipbrokers Association, The Baltic & International  
Maritime Conference og Nordisk Skibsrederforening

**KOTKA (Finland)**

Tele.-Adr.: BRUHNCO, KOTKA

# CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

Kgl. Dansk Konsulat for Scotland.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

50. Aargang.

København 7. Marts 1934.

Nr. 10.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S.- og E.-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters 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, og de der angaar Fyr, er angivet fra Søen.*

## I. Østersøen.

485. (P). Sverige S.-Kyst. Indløbet til Karlskrona. Isbådan. Nyt fast Sømærke opføres.

(U. f. s. Nr. 9/523. Stockholm 1934.)

Paa den N.-lige Del af Grunden *Isbådan* vil paa c.  $56^{\circ} 08',4$  N.  $15^{\circ} 35',7$  E.,  $0,1$  Sm  $240^{\circ}$  fra Fyret *Godnatt*, blive opført en c.  $3,1$  m høj, sort Betonvarde af Form som en afstumpet Kegle. Midt paa Varden anbringes en sort Jernstang, der foroven er forsynet med en sort Arm, som vender W.-ud mod Løbet.

486. (P). Sverige. Gotland E.-Kyst. Ljugarn Fyr forandres.

(U. f. s. Nr. 9/522. Stockholm 1934.)

Den 1. April 1934 forandres *Ljugarn* Fyr paa  $57^{\circ} 19' 30''$  N.  $18^{\circ} 43' 00''$  E. til at vise hvidt og rødt Lys med En-Formærkelser hver  $2^s$ , Lys  $1^s$ , Mørke  $1^s$ . Synsvidde: 9 Sm for hvidt og 7 Sm for rødt Lys. Fyret skal lyse, som følger:

1. Hvidt i Pej. fra  $251^{\circ}$  til  $301^{\circ}$ . 2. Rødt i Pej. fra  $342^{\circ}$  til  $0^{\circ}$ .

Iøvrigt uforandret.

(E. f. S. Nr. 42/2399 1933. Kort Nr. 268 og 269.)

487. (T). Sverige. Gotland E.-Kyst. Klintbroviken Fyr tændes midlertidigt.

(U. f. s. Nr. 9/520. Stockholm 1934.)

I Løbet af første Halvdel af Marts d. A. tændes *Klintbroviken* Fyr paa c.  $57^{\circ} 53',7$  N.  $19^{\circ} 04',0$  E. Fyret vil blive holdt tændt indtil videre.

(E. f. S. Nr. 52/2964 1933.)

488. Sverige E.-Kyst. Oknö Lodsudkigsstation genaabnet.

(U. f. s. Nr. 9/579. Stockholm 1934.)

Lodsudkigsstationen paa *Oknö (Mönsterås Lodseri)* paa c.  $57^{\circ} 00',2$  N.  $16^{\circ} 32',1$  E. er atter i Virksomhed.

(E. f. S. Nr. 52/2965 1933.)

489. (T). Sverige. Stockholm Skærgaard. Landsort SE. Bredgrund Lys- og Fløjte-tønde ombyttes midlertidigt.

(U. f. s. Nr. 9/519. Stockholm 1934.)

Lys- og Fløjtetønden *Bredgrund* paa c.  $58^{\circ} 43',7$  N.  $17^{\circ} 52',9$  E. vil omkring den 10. Marts d. A. midlertidigt for et Tidsrum af c. 1 Uge blive ombyttet med en almindelig sortmalet Lystønde med hvidt Bælte. Fyrkarakteren bliver uforandret.

490. **Sverige. Bottniske Bugt. Norrsundet. Fyr slukket for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 9/518. Stockholm 1934.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Hallstensören* c. 60° 57' N. 17° 11' E. *Rytterhäret. Norrsundets hamn, gröna nedre, gröna övre, röda nedre og röda övre. Norrsundets hamn, södra.*
491. **Finland. Finske Bugt. Suursaari (Hogland). Fyr slukket for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 6/148 Helsingfors 1934.)  
*Hoglands norra, nedre (Pohjarivi) Fyr* paa c. 60° 06' N. 26° 57' E. er slukket for Vinterperioden.
492. **Tyskland. Femern. Puttgarden-Riff. Kabeltønde genudlagt.**  
(N. f. S. Nr. 9/692. Berlin 1934.)  
Kabeltønden paa c. 54° 31' N. 11° 13' E. er atter udlagt paa Plads.  
(E. f. S. Nr. 48/2739 1933.)

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

493. (P). **Sverige. Sundet. Malmö. Afmærkning forandres.**  
(U. f. s. Nr. 9/533. Stockholm 1934.)  
I Løbet af Marts d. A. vil nedennævnte Forandringer blive foretaget i Afmærkningen ved Indløbet til *Malmö frihamn*:  
1. Lystønden *Malmö frihamn No. 1* flyttes c. 100 m N. efter til c. 55° 37',<sub>2</sub> N. 12° 59',<sub>6</sub> E., c. 430 m 346° fra *Malmö yttre, västra Fyr* paa c. 55° 37',<sub>0</sub> N. 12° 59',<sub>7</sub> E., og udlægges ved 9,<sub>25</sub> m Rendens E.-lige (N.-lige) Side; samtidig males Tønden rød.  
2. Den tredje Stage med Kost fra Lystønden *Malmö rännu inre* ind imod Frihavnen, c. 500 m 340° fra det i (1) nævnte Fyr, inddrages.  
3. Den sorte Tønde c. 40 m ESE. for den i (1) nævnte Lystønde inddrages.  
4. De 2 Stager med Kost imellem den i (1) nævnte Lystøndes nye Plads og Fyret *Malmö frihamn Nr. 4* paa W.-Enden af Frihavnens N.-lige Pier udlægges i 7,<sub>25</sub> m Vand.  
(Kort Nr. 249, 210 og 278. Danske Lods, Side 287.)
494. **Danmark. Smaalandsfarvandet. Ulvshaleløb. Afmærkning forandret.**  
Halmprikken paa 55° 01' (29") N. 12° 12' (50") E., ved S.-Siden af Indløbet til den 2,<sub>6</sub> m dybe, gravede Rende mellem *Nyord* og *Tyrholm*, er blevet forsynet med 2 Halmviske.  
(E. f. S. Nr. 45/2134 1932. Kort Nr. 301. Danske Lods, Side 535. Søm.-Fort. Side 79, Nr. 2 A.)

(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

495. (T). **Danmark. Kattegat. Tisvildeleje. Skydeøvelser. Advarsel.**  
Mellem *Tisvilde Hegn* og *Liseleje* vil der den 6. og 7. April d. A. begge Dage fra Kl. 0900 til Kl. 1700 blive afholdt Skydning med Brisantgranater i Skydeterrænet paa *Melby—Tollerup Overdrev*.  
I dette Tidsrum er Farvandet N. for Skydepladsen, fra *Tangvejens Skæring* med Kystrevlen, c. 2300 m NE. for *Liseleje*, til *Stængehuset*, i den W.-lige Ende af *Tisvilde Hegn*, spærret for al Sejlads indtil en Afstand af 8000 m fra Kysten.  
Saalænge Skydningen varer, er der paa en Flagstang, der staar i Kystrevlen, 3500 m NE. for *Liseleje*, hejst et rødt Flag med hvid Spuns — fra Kl. 0800 til Kl. 1700.  
*Tisvilde Hegn*: c. 56° 03' N. 12° 03' E.

496. (P). Sverige. Kattogat. Subbeberget Fyr. Oplysning om Fyrkarakter.  
(U. f. S. Nr. 9/534. Stockholm 1934.)  
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 3/133 1934 meddeles, at *Subbeberget Fyr*, der tændes i Løbet af 1934, vil faa følgende Fyrkarakter, hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 30<sup>s</sup>, Blink 6<sup>s</sup>, Mørke 3<sup>s</sup>, Blink 6<sup>s</sup>, Mørke 15<sup>s</sup>.  
c. 57° 05',<sub>3</sub> N. 12° 44',<sub>3</sub> E.  
(E. f. S. Nr. 3/133 1934. Kort Nr. 246, 247 og 211. Danske Lods, Side 226.)
497. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Advarsel. Puller.  
I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen* 4,<sub>5</sub> m, i *Svaneholm Fyrlinie*: 5,<sub>0</sub> m, i *Sælhundeholm Løb*: 4,<sub>0</sub> m, i *Gaaseholm Løb*: 2,<sub>1</sub> m, i *Svaneholm Løb*: 1,<sub>5</sub> m og i *Kobberv Løb*: 3,<sub>0</sub> m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn Havn* 4,<sub>5</sub> m Dybde over *Havrevlen* og 5,<sub>0</sub> m i *Svaneholm Fyrlinie* og 4,<sub>0</sub> m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.  
Uden for Fyrlinierne findes mere Vand, men det anbefales Skibe med et større Dybgaende end 4,<sub>5</sub> m, der under de nuværende Dybdeforhold søger *Tyborøn Havn*, at benytte Lods.  
En Pulle med 3,<sub>7</sub> m Vand ligger paa 56° 43' (07") N. 8° 13' (08") E.  
En Pulle med 3,<sub>8</sub> m Vand ligger paa 56° 42' (58") N. 8° 13' (23") E.  
(E. f. S. Nr. 1/45 og 3/135 1934. Kort Nr. 259.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

498. (P). Norge. Møre. Molde Havn. Mole under Bygning.  
(E. f. S. Nr. 2/99. Oslo 1934.)  
I *Molde Havn* er en ny Mole under Bygning. Molen udgaar fra et Punkt 88 m W. for *Molde Havnefyr* paa *Reknespynten* og skal bygges ud til et Punkt 120 m 174° fra Udgangspunktet. — Den 25. Januar d. A. var Molen bygget c. 35 m ud fra Udgangspunktet. Yderenden af den færdigbyggede Mole afmærkes med 2 grønne Lanterner lodret for hinanden.  
62° 43' 56" N. 7° 09' 31" E.
499. Belgien. Zeebrügge. Vrag fjernet.  
(Avis provisoire aux navigateurs. Ostende 1. Marts 1934.)  
Flydekranen, der laa sunket langs Molen paa *Zeebrügge* beskyttede Red paa 51° 20' 42" N. 3° 11' 36" E., er fjernet og Vragafmærkningen inddraget.  
(E. f. S. Nr. 6/329 1934.)
500. (T). England. East Goodwin Fyrskib ombyttes midlertidigt.  
(N. t. M. Nr. 6. Trinity House, London 1934.)  
Omkring den 10. Marts d. A. vil *East Goodwin Fyrskib* paa c. 51° 13' N. 1° 36' E. midlertidigt for et Tidsrum af c. 1 Maaned blive ombyttet med et Reservefyrskib, der fører Fyrlanternen paa Toppen af Masten. Fyrkarakteren bliver uforandret, men Lys- evnen bliver betydelig formindsket. Taagesignal afgives med Sirene, Karakteren bliver uforandret. Undervandssignal afgives med Undervandsklokke, Fire-Slag hver 30<sup>s</sup>. — Yderligere Meddelelse om Genudlægningen af Hovedfyrskibet fremkommer ikke.

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

501. Frankrig. Portrieux. Baake genopført.  
(A. a. N. Nr. 9/359. Paris 1934.)  
Baaken *l'Aiguillette* paa c. 48° 39' N. 2° 49' W. er genopført.  
(E. f. S. Nr. 5/274 1934.)

502. Frankrig. Ile Bréhat. Baaker genopført.  
(A. a. N. Nr. 8/317. Paris 1934.)  
Nedennævnte Baaker er genopført:  
*Bongrève* c. 48° 49' N. 2° 58' W.  
*Min Treuze* c. 48° 50' N. 3° 00' W.  
(E. f. S. Nr. 5/275 1934.)
503. Frankrig. Porsal. Roche Besquel. Baake opført.  
(A. a. N. Nr. 9/354. Paris 1934.)  
En rød og sort, vandret stribet, cylinderformet Baake med Ballon er opført paa *Roche Besquel* paa c. 48° 34' N. 4° 43' W., ved Indløbet til *Porsal* Havn.
504. (T). Frankrig. Ouessant. Roche Nividic Fyr midlertidig slukket.  
(A. a. N. Nr. 5/358. Paris 1934.)  
*Roche Nividic* Fyr paa c. 48° 27' N. 5° 09' W. er for Tiden slukket.
- VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.
505. Island W.-Kyst. Faxafíoi. Valhúsgrunn Lys- og Fløjtetønde bortdrevet.  
(A. f. s. Nr. 3/6. Reykjavik 1934.)  
Lys- og Fløjtetønden *Valhúsgrunn* paa c. 64° 05',<sub>1</sub> N. 22° 05',<sub>3</sub> W. er drevet i Land. Den vil blive genudlagt, saasnart Forholdene tillader det.
506. Færøerne. Nolsø Fyr. Oplysning om Radiofyr.  
*Nolsø* Radiofyr paa c. 61° 57' N. 6° 36' W. er nu bragt i Overensstemmelse med Følgeblad til E. f. S. Nr. 1—1934.  
(Fyr-Fort. Side 240.)
507. Frankrig. Ile d'Yeu. Les Chiens Perrins Fyr atter tændt.  
(A. a. N. Nr. 8/323. Paris 1934.)  
*Les Chiens Perrins* Fyr paa c. 46° 44' N. 2° 25' W. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 5/278 1934.)
508. (T). Frankrig. Ile de Ré. Pointe des Barres. Baake forsvundet.  
(A. a. N. Nr. 8/325. Paris 1934.)  
*Pointe des Barres* Baake paa c. 46° 12' N. 1° 19' W. er forsvundet.
509. Portugal. Port Setubal. Lystønde forandret.  
(N. t. M. Nr. 332. London 1934.)  
Lystønden paa c. 38° 26' N. 8° 58' W., ved W.-Kanten af *Cordão de Este*, er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 4½<sup>s</sup>, Blink 0,8<sup>s</sup>, Mørke 3,7<sup>s</sup>.
510. Afrika W.-Kyst. Accra Red. Tønde flyttet.  
(N. t. M. Nr. 318. London 1934.)  
Den grønne Vragtønde med Topbetegnelse paa *Accra Red* er flyttet c. 0,17 Sm i Retningen 112° og ligger nu paa 5° 31' (30") N. 0° 11' (50") W., 1,05 Sm 115° fra *Accra* Fyr.
511. Afrika W.-Kyst. Calabar Floden Indløb. Tom Shot eller Ivy Channel. Tønder permanent inddraget.  
(N. t. M. Nr. 313. London 1934.)  
Nedennævnte Tønder er permanent inddraget:  
a. Tønden ved *Elbow Bank* c. 2,3 Sm 226° fra *Tom Shot Point* Baake.  
b. Tønden ved N.-Siden af Løbet c. 0,9 Sm 188° fra *Tom Shot Point* Baake.  
c. Tønden ved *Jones Crossing* c. 1,6 Sm 94° fra *Tom Shot Point* Baake.  
*Tom Shot Point* Baake: c. 4° 36' N. 8° 19' E.

- 512. Nova Scotia. Cabot Stræde. St. Paul Island. Radiofyr oprettet.**  
 (N. t. M. Nr. 321. London 1934.)  
 Ved *St. Paul Island* Radiopejlstation paa c. 47° 12' N. 60° 09' W. er oprettet et Radiofyr, der afgiver følgende Signal:  
 a. Bogstaverne VGS 2 Gange efterfulgt af 2 lange Streger 1¼<sup>m</sup>.  
 b. Pause. . . . . 1¼<sup>m</sup>.  
 Periode . . . . . 3<sup>m</sup>.  
 Udsendelsestider:  
 Usigtbart Vejr: Hver 3<sup>m</sup>.  
 Klart Vejr: 1½<sup>m</sup> efter hver fulde Time. — To Udsendelser af hele Signalet.  
 A n m. Disse Signaler vil ikke blive afgivet om Foraaret og Efteraaret, naar den normale Trafikrute til og fra *St. Lawrence Bugten* er via *Cabot Stræde* (d. v. s. i det Tidsrum, hvor *St. Paul Island* Radiopejlstation er aaben for stadig Tjeneste).

- 513. Nova Scotia. Minas Bassin. Klokketønde inddraget.**  
 (N. t. M. Nr. 329. London 1934.)  
 Klokketønden paa c. 45° 22' N. 64° 11' W. er permanent inddraget.

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

- 514. Argentina. Sarmiento Bank. Grund.**  
 (N. t. M. Nr. 339. London 1934.)  
 En Grund med 7,8 m (Smaasten) ligger paa c. 52° 31' S. 68° 00' W., 17,7 Sm 115° fra *Dungeness* Fyr.
- 515. Chile. Patagonien. Wide Bugt. Grund.**  
 (N. t. M. Nr. 320. London 1934.)  
 E. f. S. Nr. 51/2945 1933 annulleres og erstattes med:  
 En Grund (Klippe) med 6,4 m Vand ligger paa c. 50° 38' S. 74° 36' W., 0,2 Sm 346° fra *Ramses Rock*.
- 516. Chile. Corcovado Bugt. Punta Laytec Fyr forandret.**  
 (N. f. S. Nr. 8/670. Berlin 1934.)  
*Punta Laytec* Fyr paa c. 43° 16',4 S. 73° 35',3 W. er nu synligt i Pejlinger fra 186° til 90°. Fyret er ubevogtet.
- 517. Chile. Corcovado Bugt. Puerto de Quellón Fyr nedlagt.**  
 (N. f. S. Nr. 8/670. Berlin 1934.)  
*Puerto de Quellón* røde, faste Fyr paa c. 43° 07',4 S. 73° 37',3 W., i *Canal Chiguao*, er nedlagt.
- 518. Chile. Corcovado Bugt. Punta Centinela Fyr. Oplysning om Fyr.**  
 (N. f. S. Nr. 8/670. Berlin 1934.)  
*Punta Centinela* Fyr paa c. 43° 01' S. 73° 20' W. er anbragt paa et 7,5 m højt, hvidt Jerngittertaarn.
- 519. Chile. Corcovado Bugt. Vettor Pisani Banke. Oplysning om Lystønde.**  
 (N. f. S. Nr. 8/670. Berlin 1934.)  
*Vettor Pisani* Lystønde paa c. 42° 46',2 S. 73° 28',1 W. er rødmalet.  
 (E. f. S. Nr. 37/1779 1932.)
- 520. Chile. Corcovado Bugt. Isla Chaulinec. Fyr tændt.**  
 (N. t. M. Nr. 350. London 1934.)  
 Paa *Punta Manzano* er paa 42° 39' 54" S. 73° 14' 50" W. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 15<sup>s</sup>. Synsvidde: 14 Sm. Fyret er ubevogtet.

521. **Chile. Corcovado Bugt. Puerto de Castro Fyr nedlagt.**  
(N. f. S. Nr. 8/670. Berlin 1934.)  
Det røde, faste Fyr paa c.  $42^{\circ} 29'$  S.  $73^{\circ} 46'$  W., paa Hovedet af Jernbanemolen, er nedlagt.
522. **Chile. Ancud Bugt. Morro Lobos Fyr. Oplysning om Fyr.**  
(N. f. S. Nr. 8/671. Berlin 1934.)  
*Morro Lobos* Fyr paa c.  $42^{\circ} 06',_5$  S.  $73^{\circ} 23',_8$  W. er synligt i Pejlinger fra  $112^{\circ}$  til  $338^{\circ}$ . Synsvidde: 10 Sm.
523. **Chile. Chacao Passage. Punta Tres Cruces Fyr. Oplysning om Fyr.**  
(N. f. S. Nr. 8/672. Berlin 1934.)  
*Punta Tres Cruces* Fyr paa c.  $41^{\circ} 50',_1$  S.  $73^{\circ} 29',_2$  W. er synligt i Pejlinger fra  $126^{\circ}$  til  $346^{\circ}$ .
524. **Chile. Chacao Passage. Punta Barranco Fyr. Oplysning om Fyr.**  
(N. f. S. Nr. 8/672. Berlin 1934 og N. t. M. Nr. 351. London 1934.)  
*Punta Barranco* Fyr paa c.  $41^{\circ} 47',_6$  S.  $73^{\circ} 31',_0$  W. er synligt i Pejlinger fra  $300^{\circ}$  til  $122^{\circ}$ . Fyret er anbragt paa en 9 m høj, firkantet, hvid Betonbaake. Fyrkarakteren er hvidt Et-Blink hver  $2^s$ .
525. **Chile. Chacao Passage. Bajo Colocolo Lystønde. Oplysning om Lystønde.**  
(N. f. S. Nr. 8/672. Berlin 1934.)  
*Bajo Colocolo* Lystønde paa c.  $41^{\circ} 45',_6$  S.  $73^{\circ} 43',_6$  W. viser hvidt Et-Blink hver  $3^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mærke  $2,7^s$ . Tønden er rødmalet.
526. **Chile. Chacao Passage. Punta Corona Fyr. Oplysning om Fyr.**  
(N. f. S. Nr. 8/672. Berlin 1933.)  
*Punta Corona* Fyr paa c.  $41^{\circ} 47',_1$  S.  $73^{\circ} 53',_3$  W. er synligt i Pejlinger fra  $135^{\circ}$  til  $342^{\circ}$ .
527. **Chile. Chacao Passage. Punta Ahui Fyr. Oplysning om Fyr.**  
(N. f. S. Nr. 8/672. Berlin 1934.)  
*Punta Ahui* Fyr paa c.  $41^{\circ} 49',_9$  S.  $73^{\circ} 51',_9$  W. er synligt i Pejlinger fra  $132^{\circ}$  til  $36^{\circ}$ .
528. **Chile. Mocha Island. Caleta de la Hacienda Fyr nedlagt.**  
(N. f. S. Nr. 9/740, Pkt. 2. Berlin 1934.)  
*Caleta de la Hacienda* røde, faste Fyr paa c.  $38^{\circ} 20',_4$  S.  $73^{\circ} 56',_0$  W. er permanent nedlagt.
529. **Chile. Puerto Lebu. Punta Tucapel. Oplysning om Fyr.**  
(N. t. M. Nr. 349. London 1934.)  
*Punta Tucapel* Fyr paa c.  $37^{\circ} 37'$  S.  $73^{\circ} 41'$  W. er synligt i Pejlinger fra  $55^{\circ}$  til  $272^{\circ}$ . Synsvidden er kun 10 Sm.  
(E. f. S. Nr. 33/1994 1933.)
530. **Chile. Arauco Bugt. Isla Santa Maria. Oplysning om Fyr.**  
(N. f. S. Nr. 9/742, Berlin 1934.)  
*Isla Santa Maria* hvide faste Fyr med Blink paa c.  $36^{\circ} 59'$  S.  $73^{\circ} 32'$  W. har en Synsvidde af 15 Sm for fast Lys og 23 Sm for Blink. Lysevnen for Blinket er 28 Sm.
531. **Chile. Conchali Bugt. Kap Tablas. Oplysning om Fyr.**  
(N. t. M. Nr. 348. London 1933.)  
Kap *Tablas* Fyr er beliggende paa  $31^{\circ} 51' 31''$  S.  $71^{\circ} 34' 06''$  W., c.  $0,3$  Sm  $211^{\circ}$  fra den i Kortet angivne Plads. Flammens Højde er 66 m.
532. **Chile. Punta Angamos. Oplysning om Fyr.**  
(N. f. S. Nr. 9/749 Pkt. 1. Berlin 1934.)  
Flammens Højde i *Punta Angamos* Fyr paa c.  $23^{\circ} 02'$  S.  $70^{\circ} 32'$  W. er 102 m. Synsvidden er 15 Sm.

533. **Chile. Caleta Gatico. Fyr nedlagt.**  
(N. f. S. Nr. 9/750. Berlin 1934.)  
*Caleta Gatico* røde, faste Fyr paa c. 22° 31',<sub>6</sub> S. 70° 15',<sub>8</sub> W. er permanent nedlagt.

### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

534. (T). **Tunis. Kap Serrat. Fyr midlertidig forandret.**  
(A. a. N. Nr. 9/355. Paris 1934.)  
*Kap Serrat* Fyr paa c. 37° 19' N. 9° 12' E. viser for Tiden hvidt, fast Lys.

### IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

535. **Afrika E.-Kyst. Italiensk Somaliland. Obbia S. Grund. Advarsel.**  
(N. f. S. Nr. 8/651. Berlin 1934.)  
I Følge indløben Rapport har en Damper taget Grunden paa c. 5° 06' N. 48° 21' E.  
Indtil en nærmere Undersøgelse er foretaget, tilraades det indtrængende at holde sig i sikker Afstand fra Kyststrækningen *Obbia - el Hur* og i intet Tilfælde gaa imellem ovennævnte Plads og Kysten.
536. **Madagascar NE.-Kyst. Pointe des Sable (Hope Point). Tønde udlagt.**  
(N. t. M. Nr. 345. London 1934.)  
En hvid Spidstønde med Ballon er udlagt paa c. 12° 15' S. 49° 20' E., 2,<sub>05</sub> Sm 164° fra *Nosi Langor* Fyr.
537. **Forindien W.-Kyst. Kutch Bugt. Sonar Durree. Oplysning om Tøndes Plads.**  
(N. t. M. Nr. 346. London 1934.)  
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 3/156 1934 meddeles, at den deri omtalte sorte Spidstønde ligger paa c. 22° 42' N. 69° 35' E., 7,<sub>4</sub> Sm 255° fra *Navinar Point* Fyr.  
(E. f. S. Nr. 3/156 1934.)
538. **Bengalske Bugt. Mergui Øhav. Forrets Stræde. Boyce Shoal findes ikke.**  
(N. t. M. Nr. 319. London 1934.)  
*Boyce Shoal* med 3,<sub>7</sub> m Vand paa c. 10° 41' N. 98° 24' E., 5,<sub>1</sub> Sm 272° fra *Kala Taung* Triangulationsmærke, er forgæves eftersøgt.

### X. Asiens E.-Kyst med Japan.

539. **Sunda Øerne. Banka Stræde. Sumatra. Banyu Asin Floden Indløb. Oplysning om Palembang Fyrskibs Plads.**  
(N. t. M. Nr. 299. London 1934.)  
*Palembang* Fyrskib ligger paa c. 2° 12' S. 104° 57' E., 5,<sub>55</sub> Sm 19½° fra N.-Spidsen af *Tanjong Charat* eller *Alangan Point*.
540. **Kina. Kwantung Halvø. Ryojun Ko (Port Arthur). Afmærkning forandret**  
(N. t. M. Nr. 308. London 1934.)  
Den rød- og hvidmalede Tønde „No. I“ paa c. 38° 48' N. 121° 15' E., c. 0,<sub>05</sub> Sm E. for N.-Spidsen af *Rokobi*, er ombyttet med rød og hvid, vandret stribet Lystønde „No. I“, der viser hvidt, fast Lys.
541. **Kina. Po-hai Bugt. Sha-Lui-Tien Banks SW. Vrag.**  
(N. t. M. Nr. 10. Shanghai 1934.)  
Vraget af Dampskibet *Chung-hsing* ligger sunket i c. 18 m Vand paa c. 38° 54' N. 118° 09' E., c. 12½ Sm E. for *Ta-ku* Fyrskib.



**542. Kina. Liao Floden Indløb. Dybde aftaget.**

(N. t. M. Nr. 338. London 1934.)

Dybden i *Lower Liao Channel* og paa Barren rapporteres at være aftaget.  
c. 40° 33' N. 122° 04' E.**543. Korea E.-Kyst. Chosan Wan. Nan To (Ran To). Fyr forandret. Taagesignal oprettet.**

(N. t. M. Nr. 310. London 1934.)

1. *Nan To* Fyr paa c. 42° 14' N. 130° 33' E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>. Flammens Højde: 39 m. Synsvidde: 15 Sm. En 10 m høj, hvid, firkantet Betonfyrbbygning. Fyret er synligt i Pejlinger fra 237° til 193°.2. Ved Fyret er oprettet et Taagesignal med Sirene, Et-Stød hver 35<sup>s</sup>.**XI. Bekendtgørelser m. m.****544. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Bekendtgørelse angaaende Regler for Sejlads gennem Møllegab og de gravede Render til Ærøskøbing.**Under den 26. Februar d. A. har Ministeriet for Søfart og Fiskeri efter Samraad med Ministeriet for offentlige Arbejder fastsat følgende Regler for Sejlads gennem *Møllegab* (regnet fra den N.-ligste røde Et-Kost), den fra dette Løb førende gravede, afmærkede og belyste 3,8 m dybe Rende, den ligeledes fra dette Løb førende gravede, afmærkede 5,0 m dybe Rende, begge til *Ærøskøbing* Havn, samt for Vandomraadet mellem *Bjærget*, *Dejrø* og *Ærøskøbing* Havn:

For al Sejlads gennem de nævnte Løb, der alle er at betragte som snævre Farvande, gælder „Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand“ af 29. Juli 1927 (jfr. Bekendtgørelse af 26. Januar 1934 — E. f. S. Nr. 5/311 1934).

For det nævnte Vandomraade mellem *Bjærget*, *Dejrø* og *Ærøskøbing* gælder foruden „Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand“ følgende Bestemmelse:Indenfor det ved Linier fra *Ærøskøbing* Havns østre Havnehoved i Retning NE. 1/2 E. til *Dejrø*, derfra til *Bjærget* og derfra til den E.-lige Ende af Ledeværket N. for Færgelejet ved Havnens nordre Mole begrænsede Areal maa intet Fartøj ligge opankret, uanset om Ankeret er anbragt udenfor det beskrevne Omraade.

Denne Bestemmelse træder i Kraft den 1. April 1934.

(Danske Lods, Side 565. Havnelods, Side 197.)

**545. Norge. Haugesund Havn. Fartbestemmelse.**

(E. f. S. Nr. 2/178. Oslo 1934.)

Dampskibe og Motorfartøjer skal overalt indenfor *Haugesund* Havnedistrikt kun benytte langsom Fart, tilstrækkelig for Skibets Manøvrering.

c. 59° 24' N. 5° 17' E.

**Tillæg.****II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****546. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Storstrømmen. Bro under Bygning.**Under Henvisning til E. f. S. Nr. 4/216 1934 meddeles, at Arbejdet med Ramningen af Pæle etc. ved Pillerne Nr. 9 og 11 beliggende omtrent midt imellem Pille Nr. 21 (54° 58' (05") N. 11° 53' (27") E.) og S.-Siden af *Masnedø* er paabegyndt.

(E. f. S. Nr. 4/216 og 6/322 1934. Kort Nr. 301.)

## MAANEDSOVERSIGT

over endnu i Kraft værende midlertidige og foreløbige  
Efterretninger for Søfarende.

### Danmark.

**1933**  
51/2904 Advarsel vedrørende Afmærkningen i indre danske Farvande.

#### I. Østersøen.

**1933**  
7/446 *Østersøen. Sandhammaren* Fyr SW. Vrag.  
34/2011 *Sverige S.-Kyst. Falsterbo* Fyr SE. Vrag afmærket.

**1934**  
1/2 *Sverige S.-Kyst. Trällebog.* Radiofyr og Undervandstaagesignal forandres.  
2/77 *Tyskland. Kieler Fjord.* Advarsel.  
3/118 *Sverige S.-Kyst. Lägerholmen* Fyr forandres.  
3/120 *Sverige E.-Kyst. Indløbet til Västervik. Spärö* Fyr og *Stickskår* Fyr forandres.  
4/192 *Sverige. Stockholm Skærgaard.* Indløbet ved *Sandhamn. Almagrundet* Fyrskib flyttes.  
4/211 *Finland. Finske Bugt. Orrgrund* og *Tviskeri (Digskår)* Fyr. Advarsel.  
6/315 *Sverige. Bottniske Bugt. Sydostbroten* Fyrskib ombyttes med nyt Fyrskib. Fyrkarakter og Lufttaagesignal forandres. Radiofyr oprettes.  
7/354 *Danmark. Fakse Bugt. Rødvig* Havn. Dybde aftaget.  
7/356 *Sverige. Gotland E.-Kyst. Fårö* Fyr. Taagesignal forandres.  
9/444 *Danmark. Bornholm NW.-Kyst. Hammerhavnen.* Dybde aftaget.  
9/448 *Estland. Finske Bugt.* Fyrskibet *Tallinn* midlertidig flyttet.  
9/456 *Polen. Richöft ESE.* Vrag.

#### II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

**1931**  
35/1943 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborgsund. Nykøbing Falster.* Havnearbejder. Ledefyr midlertidig flyttet.

**1932**  
15/639 *Danmark. Lille-Bælt. Gammel Pøl* Fyr ENE. Vrag „*Meta Marie*“.

**1933**  
27/1687 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedssund* Jernbanebro W. Midlertidig Bro under Bygning. Bolværk spærret.  
33/1977 *Danmark. Sundet. Sletten* Havn. Havnemole repareres. Havnefyrt midlertidig slukket.  
43/2500 *Danmark. Store-Bælt. Langelandsbæltet. Snøde Rev* SE. Vrag „*Polarna*“ afmærket.  
47/2721 *Danmark. Sundet. Lappegrund* S. Dybde aftaget.

**1934**  
1/30 *Danmark. Sundet. København.* Signaler for Skydning fra Forterne.  
1/32 *Danmark. Sundet. København. Inderhavnen. Knippelsbro.* Trafikbestemmelse. Lodstvang.  
1/34 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre.* Skydning. Advarsel.  
1/35 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Mosede* Batteri. Signal for Skydning.  
1/36 *Danmark. Smaalandsfarvandet.* Signaler for Skydning fra *Borgsted* Batteri og *Masnedø* Fort.  
1/38 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia.* Skydning.  
1/39 *Danmark. Lille-Bælt. Snævringen.* Broarbejder. Advarsel.  
1/40 *Danmark. Lille-Bælt. Mømmark E.* Vrag „*Elise*“.  
2/78 *Danmark. Sundet. Rungsted* Havn. Dybde i Indsejlingsrende aftaget.  
3/131 *Sverige. Sundet. Indløbet til Malmö.* Taagesignal oprettes. Afmærkning forandres.  
4/216 }  
6/322 } *Danmark. Smaalandsfarvandet. Storstrømmen.* Bro under Bygning.  
10/546 }  
6/352 } *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia* SE. Undervandshindring.  
7/359 *Danmark. Sundet. Taarbæk Rev* Lys- og Klokketønde. Klokkesignal i Uorden.

- 1931  
7/360 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Guldborgsund. Guldborg.* Bro under Bygning. Midlertidig Afmærkning.  
7/361 Danmark. *Lille-Bælt N.-lige Del. Baaring Vig.* Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.  
7/362 Danmark. *Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre.* Skydeøvelser.  
8/408 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Grønsund.* Gravet Rende over *Tolkebarren.* Oplysning om Dybde.  
8/409 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Grønsund. Tolke Dyb.* Afmærkning forandres.  
9/479 Danmark. *Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb.* Oplysning om Dybde.  
9/480 Danmark. *Lille-Bælt. Bogense Havn.* Tilsanding.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1929  
18/993 Danmark. *Kattegat. Fornæs SE. t. S.* Oplysning om Dybde.  
1932  
13/591 Danmark. *Limfjorden. Tyborøn Kanal.* Oplysning om Dybdeforhold.  
15/640 Danmark. *Kattegat. Frederikshavn Havn WSW.* Vrag.  
23/1091 Danmark. *Limfjorden. Hals Barre.* Oprensning af Løb. Gravemærker.  
41/1937 Danmark. *Kattegat. Herthas Flak E.* Vrag.  
1933  
24/1518 Danmark. *Limfjorden. Tyborøn Kanal Ledefyr.* Forfyr flyttes midlertidigt.  
1934  
1/41 Danmark. *Kattegat. Isefjord. Lynæs Batteri.* Signal for Skydning.  
1/43 Danmark. *Kattegat. Egense S.* Skydeplads.  
2/81 Danmark. *Kattegat. Indsejlingen til Mariager Fjord.* Dybde aftaget.  
3/133 } Sverige. *Kattegat. Subbeberget.* Fyr tændes. *Varberg Fyr* nedlægges.  
10/496 }  
3/134 Sverige. *Kattegat. Stora Pölsan Skær.* Fyr tændes.  
7/364 Danmark. *Kattegat. Samsø W.* Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.  
10/495 Danmark. *Kattegat. Tisvildeleje.* Skydeøvelser. Advarsel.  
10/497 Danmark. *Limfjorden. Tyborøn Kanal.* Vandstand. Advarsel. Puller.

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1933  
45/2592 England. *Harwich Anduvning. Shipwash Fyrskib* flyttes.  
1934  
2/90 Frankrig. *Dunkerque.* Fyrskib *Dyck* strandet og midlertidig erstattet med Lystønde.  
5/272 England. *Themsens Anduvning. Kentish Knock* Fyrskib ombyttes midlertidigt.  
5/273 Skotland. *Firth of Forth* og Anduvning. Fiskeri med Drivnet. Advarsel.  
6/332 Skotland. *Firth of Forth. Inchkeith E.* Lystønde med Taageknaldsignal udlagt til Forsøg.  
10/500 England. *East Goodwin Fyrskib* ombyttet midlertidigt.

### Island og Færøerne.

- 1932  
46/2197 Island W.-Kyst. *Breidifjördr.* Dybde aftaget. Advarsel.  
1933  
45/2593 Island S.-Kyst. *Vestmannaeujar. Brædrabreki* Grund fundet.  
1934  
10/505 Island W.-Kyst. *Faxaflói. Valhúsgrunn* Lys- og Fløjtetønde bortdrevet.

### XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1933  
9/598 Britiske Øer. Oplysninger om Stormvarselstationer.  
1934  
1/55 Danmark. Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betryggelse.  
1/56 Danmark. Forholdsregler og Signaler, som er foreskrevet i Forbindelse med Isbrydnings-tjenestens Udførelse i danske Farvande.

## 1984

- 1/57 *Danmark.* Meteorologiske Observationer, Stormvarsler, Ismeldinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse CQ.
- 1/59 } *Danmark.* Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra *danske* Skibe.  
2/111 }
- 1/60 *Danmark.* Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.
- 1/61 *Danmark.* Stednavne rettes i de *danske* Søkort.
- 1/62 *Danmark.* Dampskibsruiter for „Det Forenede Dampskibs-Selskab“s Passagerskibe over *N.-lige Atlanterhav.*
- 1/63 *Island.* *Islandske* Fyr. Advarsel.
- 2/115 *Britiske Øer og Nordsøen.* Almindelig Oplysning angaaende Miner.
- 4/227 *Danmark.* Stormvarsler, Vejmeldinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri i de *danske* Farvande udsendt pr. Radiotelefon.
-

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

AKTIESELSKABET

## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

★

FLYDEDOK

FOR SKIBE INDTIL 11.000 TONS D.W.



Forsikrings-Aktieselskabet  
"SKANDINAVIA"

Stiftet 1899

Aktiekapital 10 Millioner Kroner



SØ- og TRANSPORTFORSIKRINGER  
samt  
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

KONGENS NYTORV 6 · KØBENHAVN K.  
Telefon 9316    Telgr. Adr. Reassurance

*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

**O**wners' &

**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

**Price 13/-** postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
33, Amaliegade, Copenhagen.

AKTIESELSKABET

## MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450

Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K

★

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTRER

**BUNKERKUL**

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

★

KONTRAHENTER FOR  
**STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS**

TELEGR.-ADR.: YARD

TELEFON 4101, STATSTLF. 9

# A/S AALBORG MASKIN- & SKIBSBYGGERI

## TØRDOK 380'

AKTIESELSKABET

## HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 &amp; 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets«

Nybygning og Reparation af Dieselmotorer og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde.  
 Fabrikante af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.  
 2 Tørdokke og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

## Jørgen A. Rasmussen, Copenhagen K.

Telegrams: Jorgaras

World-wide supplies of

33, Amaliegade

Bunker Coals, Fuel &amp; Diesel Oil, Stevedoring, Towage, Docking &amp; Shiprepairs, Insurance, Ships' Supplies

## SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 &amp; 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents  
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.



## STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING &amp; DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

DAMPSKIBSELSKABERNE

## „PACIFIC“ & „NORDANIA“

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 &amp; 4248 - Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

### SCANDINAVIAN COAL BUYERS

IN A NUTSHELL

GUIDE TO SCANDINAVIAN COAL IMPORTERS,  
 COAL AGENTS AND SHIPOWNERS

Price, 10/-, post free.

SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE

(The International Weekly)

33, Amaliegade

Copenhagen, Denmark

FOREIGN BUNKERING

TOWAGE

STEVEDORING

PROVISION-

AGENTS

**DANISH MARITIME SERVICE**

TELEGRAMS:  
"AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

COPENHAGEN

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 11

FREDAG 16. MARTS 1934

41. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1934

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleumsselskab A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers  
Bjernings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegraf-selskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phønix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugsererselskaber

## FRA UGE TIL UGE

Af  
Axel Gerfalk.

### VELKOMMEN HJEM

I Overmorgen ankrer Skoleskibet »Danmark« op paa Reden med sin kostbare Last af Danmarks fremtidige Navigatorer.

Vi har alle med Interesse og Kærlighed fulgt Skoleskibets Kurs over Verdenshavene. Det har glædet os at høre den regelmæssige Bulletin i Pressens Radioavis: Skoleskibet »Danmark« melder alt vel ombord, og overalt, hvor det store, smukke Skib er kommet frem, har det vakt Beundring og paa smuk og værdig Maade mindet Verden om, at der et Land, der hedder Danmark, Landet med Verdens smukkeste Flag. Et saadant Togt over Havene og til de store Verdenshavne er ikke alene en Oplevelse og en fin Uddannelse for de unge ombord, men ogsaa den fiksest mulige Propaganda for vort Land — Propaganda, der nok skal virke, selv om dens Virkninger ikke straks kan paavises, saa sikkert som Sandheden i det gamle Ord, at Handelen følger Flaget.

Længe har »Danmark« været borte, og det tjener Skoleskibets Bestyrelse og dets dygtige Kaptajn til Ære, at dette Togt er tilendebragt uden Uheld af nogen Art. Ejendommeligt maa det have været for de unge Mænd ombord, der skal føre vore stolte Sømandstraditioner videre, at have aflagt Besøg paa vore tidligere Besiddelser i Vestindien, maaske den ejendommeligste af deres mangeartede Oplevelser. Hvilke Følelser har der rørt sig i de unge Mænds Bryst ved Synet af de smukke Øer, vi mistede gennem Tiderne, hvor Danmark blev mindre og mindre. Den Modtagelse de fik rammer ogsaa en Pæl igennem de mange snavs Rygter om daarlig Administration derude. Befolkningen derude mindes Danskertiden med Glæde og Taknemlighed. De unge Mennesker blev hilst med Blomster og Flag og viftende Tørklæder, og et af Bladene — *The Bulletin* — understregede denne Velkomst som en spontan Tilkendegivelse af Kærlighed og Agtelse for det gamle Land.

Naar vi hilser Skoleskibets unge Mænd velkommen hjem til danske Strande, da sker det med Ønsket om, at de vil finde Tilstandene mere fordragelig end de er i det Øjeblik, disse Linier nedskrives — at de ikke kommer hjem til et Land i Lønkonflikt, men til et Samfund, hvor alle trækker fra samme Hammel til vort gamle Lands og dets Befolknings Bedste.

### ATLANTERHAVS-SAMMEN- SLUTNINGER

Sammenslutningen af Cunard Linien og The White Star Line vil sætte disse to tidligere Konkurrenter i Stand til at rationalisere deres fælles Atlanterhavsservice paa en saadan Maade, at de staar med en stærkere Front overfor den intensive Konkurrence paa den nordatlantiske Passagertransport Omraade, men maa tabe det Faktum af Syne, at nogle af Konkurrenterne allerede har benyttet den samme Metode til at styrke deres Stilling. Hvis vi alene holder os til de Selskaber, der er Medlem af Konferen-

cen, repræsenterer den britiske Sammenslutning med dens 15 Cunard Skibe paa tilsammen 328,000 Tons og dens 10 White Star Fartøjer paa tilsammen 286,000 Tons — ialt 614,000 Tons — kun en Tredjedel af den Tonnage, der er engageret i denne Trafik. Den største Konkurrence er den, der stammer fra Nord-deutscher Lloyd og Hamburg Amerika Linien. Disse to Selskaber har allerede etableret en Plan for deres Samarbejde, hvor hvert af disse Foretagender, alt imens det bevarer sin Uafhængighed i saa høj Grad som muligt, sparer paa Ture og Antal af Agenturer, samtidig med at de to Selskaber er enedes om en Deling af det fælles Udbytte, Reserverne og Afskrivningerne. Den franske Skibsfart paa Nordatlanten kontrolleres faktisk af et enkelt Rederi, Cic. Générale Transatlantique, og for andre Nationers Vedkommende er noget lignende Tilfældet. Udenfor Konferencegruppen frembyder de italienske Rederier en forenet Front, og ingen Steder vil der findes nogen Indskrænkning af Kampen for at sikre sig saa meget af Atlanterhavstransporten man kan.

De Sammenslutninger, der til Dato er tilvejebragte, skylder den nedadgaende Trafik deres Oprindelse, en Nedgang i Trafikken, som har nødvendiggjort drastiske Besparelser og en Eliminering af al overflødig Service. Forløberer for disse Sammenslutninger, den berømte Morgan Combine af 1902, var mere ærgerrig, thi den tilsigtede, som *Syren and Shipping* peger paa, at øve Kontrol med hele Skibsfarten paa Nordatlanten, baade Passager- og Godstransporten. Denne store Trust, der almindeligvis kendes under Navnet The International Mercantile Marine Company, havde en Kapital paa £32,000,000 og bragte Linier ind under samme Ejerskab og Ledelse. White Star Linien, Leyland Linien, Red Star Linien, Atlantic Transport Linien og Dominion Line. Disse Linier havde en samlet Flaade paa 136 Fartøjer paa tilsammen 1,035,000 Tons. Købesummen for White Star Linien laa over £10,000,000 og man opkøbte Aktier nok til at kontrollere andre Linier, deriblandt 25 pCt. af Aktierne i Holland-AmerikaLinien. De to store tyske Selskaber var afskaaret fra at sælge deres Aktier, men traf saa en indbyrdes Overenskomst om Samarbejde. Cunard Linien holdt Stand og fik Støtte af den britiske Regering til Bygningen af »Lusitania« og »Mauretania«. Men afdøde J. P. Morgan fandt, at »Havet var for stort til ham«. Hans Flaader var blevet købt til Højkonjunkturpriser, og i 1914 og 1915, da den samlede Tonnage han ejede var paa over 1,200,000 Tons, kunde Renten paa Selskabets Obligationer ikke betales. Selskabet traadte i Likvidation og maatte rekonstrueres paany. The International Mercantile Marine Company havde aldrig særlig Held med sig, dels fordi de Subsidiar, man forventede af den amerikanske Regering skulde yde Selskabet, udeblev. Holland-Amerika Linien opnaede atter sin Uafhængighed og Aftalen med de tyske Linier ophørte. I 1926 købtes White Star Linien af Royal Mail Company, og hermed mistede Sammenslutningen sine væsentlige Interesser paa Nordatlantehavspassagertrafikens Omraade. En anden kendt Sammenslutning af Interesserne paa Atlanterhavsruten kom i Stand, da The Canadian Pacific Railway i 1903 overtog 15 Skibe fra Elder Dempster & Co. — den moderniserede Beaver Line — og senere føjede Allan Line Skibene til deres Atlanterhavsaadessammenslutning.

#### MODIG REDNINGSDAAD

Under »Stegelborg«s Ophold i Ayr blæste det d. 18. Januar op til en orkanagtig Storm. Kl. ca. 14, da Stormen var paa sit højeste og høj Søgang stod ind gennem Hovedløbet, kæntrede Strømmen, Skibets Fortøjninger sprængtes, og Skibet gik i Drift tværs

over Floden. Da Skibet naaede den modsatte Flodbredes Kaj, vilde Matros John Don, der er fra Glasgow, 61 Aar gammel og med Tilladelse havde været i Land for at sende nogle Penge til sin Hustru, springe om Bord for at deltage i Travlheden, der herskede for at faa Skibet fortøjet. Don forfejlede Springet og faldt ned mellem Skibssiden og Kajen. Ungmand Aage Jensen, der er 19 Aar og hjemmehørende Jydegænge Nexø, sprang uden et Øjeblik Betænkning fuldt paa klædt i Vandet, skønt han kun er en daarlig Svømmer. Det lykkedes ham at faa Tag i Don og holde ham oppe, til de ombordværende kom til Hjælp og fik dem begge halet om Bord.

Aage Jensen udførte her en ualmindelig heltemodig Redningsdaad, idet den ældre Don ikke var i Stand til at holde sig selv oppe, og det var et stort Under, at de ikke begge blev knust mellem Skibssiden og Kajen.

Saaledes lyder Rapporten fra Kaptajnen, og Begivenheden er ogsaa omtalt med anerkendende Ord i »Daily Record and Mail«, Ayr, for Torsdag den 18. Januar d. A. Fra Havnedirektøren i Ayr er der til Rederiet C. K. Hansen brevligt sendt anerkendende Udtalelser om Ungmand Jensens raske og modige Redningsdaad, og Havnebestyrelsen i Ayr har tilstaaet ham en Belønning paa 3 Gs., som nu af Rederiet er overgivet til Ungmand Jensen, idet der samtidig blev bragt ham en Tak og Lykønskning fra Havnebestyrelsen i Ayr samt fra Rederiet.

Aage Jensen er en beskeden ung Mand, der føler det helt naturligt, at han satte sit eget Liv ind paa at redde en Kammerats, men alligevel er det vedblivende det største af alt at vove Livet for at redde andre. Nu har han i de første 14 Dages Tid Fødderne paa sin Fødeø Klippegrund, og saa gaar han tilbage til Søen igen. Han bliver sikkert Erhvervet en god Mand.



#### Skibstrafikken paa Danzigs Havn i Februar Maaned 1934

Antallet af de i Februar Maaned indgaaede Skibe var 338 med 214,684 N.R.T. mod 396 Skibe med 277,543 N.R.T. i Januar Maaned.

For udgaaede Skibes Vedkommende var Tallet 334 med 199,103 N.R.T. mod 396 Skibe med 284,166 N.R.T. i Januar Maaned.

Af de i Februar Maaned indgaaede Skibe indgik 194 med 134,090 N.R.T. i Ballast, medens 14 Skibe med 7,725 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med Februar 1933 skal anføres, at Antallet af da indgaaede Skibe var 277 med 180,641 N.R.T. og af da udgaaede Skibe 266 med 166,705 N.R.T.

Den danske Tonnage var med 62 Skibe med 34,257 N.R.T. Nr. 3 efter Tyskland med 129 Skibe med 57,463 N.R.T. som Nr. 1 og Sverige med 60 Skibe med 36,067 N.R.T. som Nr. 2.

Den indgaaede Tonnage efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet:	Antal af Skibe:	Tonnage:
Danzig .....	3	665
Danmark .....	62	34,257
Tyskland .....	129	57,463
England .....	9	10,136
Estland .....	3	2,826
Finland .....	11	16,584
Frankrig .....	3	3,491
Grækenland .....	5	13,198
Holland .....	6	3,472
Japan .....	1	4,292
Italien .....	1	2,427
Letland .....	3	4,054
Litauen .....	2	829
Norge .....	21	13,846
Polen .....	15	10,856
Sverige .....	60	36,067
Czekoslovakiet .....	1	221



## INTERNATIONAL TANKSKIBS-POOL

I forrige Uge er der blevet dannet en Verdens-Pool for Tankskibe (U.S.A. er ikke Medlem). Paa denne ene Undtagelse nær er Sammenslutningen virkelig af international Karakter, og det er interessant at konstatere, at den vedtagne Plan var skitseret af et af de britiske Medlemmer, Mr. H. T. Schierwater, som sidder i United Molasses Company, Limited's Bestyrelse. Som et Led i Projektet betaler Medlemmerne en vis Procentdel af deres Fragtindtægter til et Fond, hvoraf der sker Udbetalinger til de Redere, der ejer oplagt Tonnage, og man har beregnet, at Medlemmerne raader over næsten en Million Tons Dødvægt, mens den Tankskibstonnage, der nyder godt af Planen, beløber sig til ca. 600,000 Tons, hvoraf omtrent Halvdelen ejes af de selvstændige Rederier og Halvdelen af de store Oliesammenslutninger. International Tanker Owners' Association, Limited, der indregistreredes i Somerset House i forrige Uge, omfatter 13 Medlemmer, nemlig Mr. H. T. Schierwater (United Molasses Company, Limited, London), Mr. W. Davies (Davies and Newman, Limited, London), Mr. W. M. Cohan (H. E. Moss and Co., Liverpool), Mr. P. L. Hunting (Hunting and Son, Limited, Newcastle), Signor G. Chiarella og Signor G. M. Barhagelata (Genua), Hr. Gunnar Carlsson (Göteborg), Hr. W. H. de Monchy

(Rotterdam), Hr. G. T. Essberger (Hamborg), Hr. A. P. Møller, København), Hr. Dagfinn Paust (Oslo), M. J. Perrachon og M. P. Beglarian (Paris). Otte Lande er saaledes repræsenterede, den overvejende Indflydelse ligger hos Englænderne, og Hovedkvarteret skal oprettes i London. I et Circulære, der er blevet sendt til alle Tankredere, bekendtgør Sammenslutningen, at der er blevet truffet en Overenskomst med de Tankredere, der har Tilknytning til de store Olietruster, og det tilføjes, at Planens Gennemførelse skulde føre til en automatisk Stigning i Fragterne. Denne Stigning skulde ikke blot indtræde for Bruttofragternes Vedkommende, men ogsaa for Nettofragternes, efter at den Del, der skulde betales til Puljen, er blevet fratrukket. Thi naturligvis vil en Reder ikke acceptere en Fragsats, medmindre han ved at gøre dette bliver mindst ligesaa godt stillet som hvis han modtog Oplægningsgebyr fra Puljen. Man vil ikke gøre noget Forsøg paa at fiksere Fragsatser eller kontrollere Skibenes Drift. Hver Reder vil bibeholde sin fuldstændig uafhængige Stilling, og det vil staa ham frit for at acceptere de Rater, han selv synes er tilfredsstillende under de særlige Omstændigheder, der kan være Tale om for hans Vedkommende.

## "DANSK SØFARTS TIDENDE'S FRAGTBERETNING

København, den 13. Marts 1934.

I det store og hele er der ingen glædelige Overraskelser i Fragtmarkedet, dog kan der maaske siges at være en fastere Tone i enkelte Markeder til Trods for en mere end minimal Efterspørgsel. Befragtingerne holdes endnu indenfor meget snævre Rammer, selv i de Trades, hvor der sædvanligvis er nogen Bevægelse paa denne Tid af Aaret, men Raterne er imidlertid ikke slappet yderligere af i den forløbne Uge, og forhaabentlig vil det vise sig, at Fragtmarkedet atter er ved at gaa frem.

La Plata tegner noget lysere for April/Maj Positioner; Australien/Østen/Indien/Pacific er daarligt repræsenteret, men ikke helt haabløse, og en vis Interesse for store Baade paa Timecharter for Pacific er i al Fald et godt Tegn. Amerika skuffer meget — baade hvad Beskæftigelse og Rater angaar, og Kornbefragtingerne fra Montreal gaar meget trent, men til de hidtil opnaaede Rater forbauser det ikke, at Skibene holdes tilbage. Sortehavet og Donau kan snart blive gode Aftagere, hvilket vil kunne influere paa hele Middelhavet. I de nærliggende Markeder er der ingen Forandring.

## TRÆLASTMARKEDET

Der er endnu ikke rapporteret en eneste Slutning for Russernes Regning, og efter al Sandsynlighed kommer ingen Forretning i Orden til de af disse Befragtere indikerede Rater, det være sig Enkeltrejsere eller Timecharter. Noteringerne fra Sverige og Finland er uden Forandring til det bedre, og det er sikkert klogt at fastholde "wait and see" Politikken.

Canada. Noteringerne er ligeledes uforandrede.

## KUL, KOKS etc.

En meget indskrænket Efterspørgsel i alle Retninger — kædet sammen med Stem- og andre Vanskeligheder — holder Raterne nede i det rent uanstændige. Blyth/Göteborg 3,000 T. 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Seaham/Aarhus 3,000 T. 3/9, Tyne/Kbhvn. 1300 T. 4/6, Mariager 2,000 T. 4-, Kolding 2300 T. 4/-. Immingham/Moss 2000 T.

4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d., Goole/Oslo 1700 T. 4/9. Danzig/Gdynia-god dansk Havn 18/2,000 T. 4/-, 2300 T. 3/10+d.

## MIDDELHAVET etc.

Der er til Stadighed mere end nok Tonnage disponibel for Kul, hvorfor Raterne ikke har stor Chance for at bedre. Til Vestitalien betales mellem 5/6 og 6/- efter Størrelse og Lasteplads, Øerne 6/6, Alexandria 5/9 5/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>.

I de hjemgaaende Markeder kan der heller ikke paa-vises nogen Fremgang, dog maa der kunne ventes en fastere Tone, naar Donau og Sortehavet for Alvor kommer i Markedet. Fra Sortehavet til Østen er foruden den store Kontrakt paa 64,000 T. pr. Maj/December sluttet et Par Baade for Lastning Marts/April til noget højere Rater end for Kontrakten. Sortehavet/U.K. Kont. er noget svagere paa Basis af 9/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 6d. mindre A/Rotterdam, 1/6 à 2/- mere Norden. Poti/Japan rapporteres til 15/6, A/Rotterdam 9/3, U.S.A. 13/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. Donau/Antwerpen-Hamborg 14/-, Antwerpen/Rotterdam 13/6, U.K. 14/3, 3/- mindre fra Kysthavnene. Frugtraterne fra Spanien er nede i 16/- 16/6 for 120,000 cbf. Baade, Jordnødder fra Saloum ca. 19/6.

## NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Ingen af disse Markeder har nogen Interesse af Betydning. Efterspørgslen er gennemgaaende minimal og Betalingen langfra tilfredsstillende. Salpeter fra Hopewell til Bordeaux/Hamborg \$2.75 5000 T.; Sukker Georgetown/U.K. 14/6, 5500 T.; San Domingo/U.K. 14/6, 2600 T. Montreal 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub> kanadiske cents 7000 T.; Skrabjern Gulfen/Ardrossan 13/6 fri Losning, 8000 Tons.

## SYDAMERIKA

Kornmarkedet har været noget livligere; Raterne er ogsaa gaaet en Ubetydelighed i Vejret for prompt Lastning og ligger nu omkring 14/- 14/6 for "handy boats" n.a. San Lorenzo/U.K. Kont. April/Maj Positioner betinger ca. 1/6 over Raten for prompt.

Chile/Kontinentet er nede i 18/3, April.

FRAGTBERETNINGEN FORTSAT FRA FOREGAAENDE SIDE

## ØSTEN

Vestaustralien/U.K. Kont. ses gjort til 23/-; Freemantle/U.K. Kont. 4500 T. parcel 21/3. Vladivostok/Kont. 23/6 24/- for fulde Laster, Liverpool 3000 T. 27/6, Dalny/Kont. 22/-. Birma/Gdynia 8000 T. 24/-, Saigon/Frankrig 6/8,000 T. 22/6 23/-. Philadelphia/U.S.A. \$6.50. Kul Durham/Singapore 6/-.

## TIMECHARTER

6700 T. del. New York redel. U.K. Kont. \$1.20; 4800 T. del. Philadelphia redel. U.K. Kont. \$1.50; Diesel. del. N. Pacific redel. 5/9d. à 6/-.

*Tank-Markedet* er fortsat ret fast med mange Afslutninger paa Rejsebasis og enkelte T/C, bl. a. 10,500 T. 2/9d. 12 Mdr. 3/- 18 Mdr.

## »DANSK-FRANSK« NEDSKRIVER AKTIEKAPITALEN

Med 40 Procent, der afskrives paa Skibene

Bestyrelsen for Aktieselskabet *Det Dansk-Franske Dampskibsselskab* meddeler, at Driftsoverskudet for 1933 udgør 270,295 Kr. Efter Afholdelse af Renteudgift 123,155 samt Honorar til de Kommitterede, Administration og Revision bliver der et Restoverskud paa 62,312 Kr., som foreslaas overført til Reserve- og Amortisationsfondens Konto.

Bestyrelsen vil paa den forestaaende Generalforsamling foreslaa en Nedskrivning af Aktiekapitalen med 40 pCt. fra 4,000,000 Kr. til 2,400,000 Kr., dette under Hensyn til de stærkt forringede Priser paa den ældre Dampskibstonnage, hvortil fornøden Afskrivning i de senere, daarlige Aar ikke har kunnet finde Sted.

Med det ved Nedskrivningen indvundne Beløb 1,600,000 Kr., hvoraf 100,000 Kr. overføres til Reserve- og Amortisationsfondens Konto, vil Skibene være nedskrevet til en Pris, som antagelig vil svare til de nuværende Markedspriser.

En Sanering som denne, mener Bestyrelsen, vil være i Aktionærernes velforstaede Interesse, og under lidt forbedrede Forhold muliggøre en Genoptagelse af Udbyttebetaling.

Ved Nedskrivning efter Bestyrelsens Forslag vil Selskabets Motorskibstonnage, 16,500 Tons d.w., med en Gennemsnitsalder af 5 Aar være nedskrevet til 200 Kr. pr. Ton d.w. og Selskabets Dampskibstonnage, 16,500 Tons d.w., med en Gennemsnitsalder af 15.4 Aar til 89 Kr. pr. Ton d.w.

Driftsoverskudet er omtrent som for 1932, da det androg 271,527 Kr. Herfra gik da Renteudgift 137,513 Kr., og efter Fradrag af Udgifter til Administration, Honorar til de Kommitterede samt Revision blev der et Rest-Overskud paa 55,000 Kr., som overførtes til Reserve- og Administrationsfonden, hvoraf man tog 100,000 Kr. til Afskrivning paa Skibene.

Det er naturligvis Meddelelsen om Bestyrelsens Forslag til Nedskrivning af Aktiekapitalen, der paakalder særlig Opmærksomhed. Det Dansk-Franske Dampskibsselskab stiftedes i 1902 med en Aktiekapital paa 165,000 Kr. I Januar 1913 udvidedes til 315,000 Kr. og i Maj 1915 yderligere til 600,000 Kr. Ved denne Udvidelse kunde der tegnes en ny for hver to gamle Aktier til pari Kurs, og det øvrige Aktiebeløb udbødes til fri Tegning til Kurs 110. I Juli 1916 udvidedes Kapitalen med 400,000 Kr. til 1 Million Kr., hvor tre gamle Aktier gav Ret til to nye til Kurs. Allerede i August samme Aar forøgedes Kapitalen med 1 Million Kroner, denne Gang saaledes, at en gammel Aktie gav Ret til en ny til Kurs 300. I Februar 1918

udbødes paany en Million Kr. til samme Kurs med Ret til en ny Aktie for to gamle. Endelig forøgedes Aktiekapitalen i August 1919 med en Million til den nuværende Størrelse, 4 Millioner Kroner, til pari Kurs.

Samtidig med denne Kapital-Udvidelse foregik en gradvis Forøgelse af Selskabets Flaade, der i 1913 bestod af tre Dampere. I 1916 overtog man Dampskibsselskabet »Skandia«s fire Dampere. I 1927 modtog Selskabet sit første Dieselmotorskib, og Flaaden bestaar nu af tre Motorskibe og syv Dampere. Paa Status ultimo December 1932 stod disse ti Skibe bogført til 6,270,000 Kr. Paa Passivside fandtes Reserve- og Amortisationsfond med 162,805 Kr. Akcept Konto med 1,500,000 Kr. og Kasse-Kredit 755,261 Kr.

Med den nu foreslaaede Afskrivning paa Skibene bringes disses bogførte Værdi ned til 4,770,000 Kr., og af den udsendte Meddelelse fremgaar, at denne Værdi fordeles saaledes, at Motorskibstonnage vil staa bogført til 200 Kr. pr. Ton Dødvægt og Dampskibstonnagen til 89 Kr. pr. Ton, hvilken Pris Bestyrelsen mener vil svare til de nuværende Markedspriser.

DER SKAL BYGGES ET NYT  
"GEORG STAGE"

Folketingets Finansudvalg behandler for Tiden et Andragende fra »Foreningen til Georg Stages Minde« om Statstilskud til Bygning af et nyt Skoleskib til Afløsning af »Georg Stage«. Tilskudet anslaaes til 120,000 Kr., og man kan regne med, at det vil blive bevilget. Det konservative Folkeparti har for sit Vedkommende allerede tiltraadt Forslaget.

Foreningens Formand oplyser, at man, saa snart man har Sikkerhed for Tilskudet fra Staten, vil udlyde det nye Skib i Licitation. Det skal være af samme Type som »Georg Stage«, men, for at imødekomme Tidens Fordringer, noget større, saaledes 5—6 Meter længere. Tegningerne er ikke endeligt udarbejdede, men man vil søge Skibet færdigbygget, saa det kan erstatte »Georg Stage« allerede fra næste Foraar. »Georg Stage« er velholdt, men har nu over 50 Aar paa Bagen og trænger derfor til Afløsning. Denne Sommer bliver saaledes antagelig den sidste for det veltjente Skoleskib, hvortil der knytter sig saa mange Minder for en stor Del af vor Sømandsstand. Hvad der er nødvendigt til Skibets Bygning udover de 120,000 Kr., skaffer Foreningen selv.

Formindsk Omkostningerne  
ved  
Skibenes Vedligeholdelse.

Anvend  
**An-Tiok-Sid** mod Rusten.

Jørgen Ohlsen. København K.  
Ved Stranden 6. Telf. C. 9542.

## ØRESUNDSSKIBSSELSKABET BYGGER TO NYE SKIBE

Dampskibsselskabet Øresunds store, smukke Flaade faar atter en værdifuld Forøgelse.

Selskabet fik i Fjor de to Passager-Motorskibe »Gefion« og »Gylfe«, der fra Sommerens Begyndelse indsattes sammen med nogle mindre Motorbaade i Farten paa Klampenborg, og om Søndagen bistod yderligere de større Dampere »Hven« og »Saltholm« i denne stærkt benyttede Skovsejlad. Der skal nu bygges to nye Skibe, som faar Plads til omkring 450 Passagerer. De bliver indrettet meget praktisk, saaledes at de ogsaa kan anvendes paa alle de øvrige Ruter, baade til Helsingør, Helsingborg, Hven og Landskrona. Det er dog tvivlsomt, om de nye Skibe kan blive færdige til at deltage i Sommerens Trafik, skriver *Dagens Nyheder*.

Tegninger og Planer bliver nu udarbejdet, og derefter vil Selskabet indhente Tilbud paa Bygning af disse to Skibe hos de danske Skibsværfter. Med denne Forøgelse af Materialet vil Øresundsselskabet

med Lethed kunne tilfredsstille Trafiken til Søs til alle de smukke Sejlture i Sundet, baade til Sverige og de sjællandske Kyster og tillige til Udflugtsejladser baade til Stevns, Møn og mange andre Steder.

Den nye Anlægsbro ved Klampenborg vil ogsaa bidrage til, at Trafiken kan foregaa hurtigere end tidligere, da der bliver rigelig Plads til, at flere Skibe kan anløbe og afsejle samtidig. Det er Hensigten om Sommeren at sende Skibe med 20 Minutters Mellemrum i hver Retning. Ogsaa til Hven vil der flere Gange daglig, baade Søndage og Hverdage, blive opretholdt Forbindelse. Ved Havnegade faar Selskabet hele den nye Kajplads fra den nye Børsbro til Trappen ved Bornholmskibene til Disposition for Klampenborgtrafiken. Den øvrige Fart til Malmø, Helsingborg, Kullen, Helsingør og Hven vil derimod foregaa fra Selskabets sædvanlige Anlægspladser i Havnegade.

## REDERIERNES AARSREGNSKABER

### Dampskibsselskabet »Hejmdal«: 6 Procent Udbytte

Paa et Fredag i Aktieselskabet Dampskibsselskabet »Hejmdal« afholdt Bestyrelsesmøde oplystes det, at Overskudet for Aaret 1933 incl. Saldoen fra forrige Regnskabsaar androg et samlet Beløb af 153,916 Kr.

Det vedtoges at foreslaa Generalforsamlingen heraf at henlægge 50,043 Kr. til Afskrivning paa Skibene, samt at udbetale et Udbytte af 6 Cpt.

For 1932 gav Hejmdal 3 pCt. i Udbytte og for 1931 8 pCt., i begge Aar tages de nødvendige Beløb fra Udbytte-reguleringsfonden. Overskudet for det forløbne Aar har været en Del større end for 1932, da det androg 89,539 Kr. og for 1931, da det var 104,682 Kr., inklusive en Overførsel paa 70,423 Kr.

### Dampskibsselskabet Orion: Intet Udbytte

I Dampskibsselskabet »Orion« har Drifts-Overskudet for Regnskabsaaret 1933 andraget 31,811 Kr.; Renter, Administrations-Udgifter, Tab paa Havarier, Afskrivning paa Prioritetskonto etc. beløb sig imidlertid til 73,918 Kr., hvorefter der fremkom en Debetsaldo paa 42,107 Kr., der tilligemed sidste Aars Debet-Saldo 31,090 Kr. fremføres i ny Regning.

Dette Resultat er ikke væsensforskelligt fra det foregaaende Aars, idet Drifts-Overskudet for 1932 androg 16,775 Kr., Renter, Administrations-Udgifter etc. 46,822 Kr., hvorefter Debet-Saldoen blev 30,047 Kr., som tilligemed Overførslen fra forrige Aar 1043 Kr. blev fremført i ny Regning.

### Dampskibsselskabet »Vendila«: Intet Udbytte

Paa et i A/S Dampskibsselskabet Vendila afholdt Bestyrelsesmøde vedtoges det for 1933 opgjorte Regnskab.

Dette viser et Driftsoverskud af 244,438 Kr. samt Kurs- og Renteindtægt 13,919 Kr.

Efter at Kaplak og Omkostninger 105,853 Kr., samt Renter 152,472 Kr. er fradraget, fremkommer et Overskud af 32 Kr.

Tab ved Havarier og Klassifikationer andrager 92,502 Kr., og til Henlæggelse til Afskrivningsfond medgaar 3 pCt. af 5,600,000 Kr., 168,000 Kr. Paa disse to Beløb, tilsammen 260,502 Kr., afskrives ovennævnte Overskud 32 Kr. samt Saldo paa lovmæssig Reservefond 111,134 Kr., hvorefter Resten, 149,335 Kr., fremføres som Debetsaldo til næste Aar.

Efter ovennævnte Henlæggelser andrager Afskrivningsfonden 329,256 Kr.

Saa lidt som for de foregaaende tre Aar giver »Vendila« saaledes noget Udbytte for 1933, men Drifts-Overskudet er ogsaa her gaaet noget ned, idet der for 1932 var 153,364 Kr. og i 1931 godt 86,000 Kr. Med Kursdifferencer og Renter var der i 1932 en Indtægt af 4478 Kr.; men da Oplægningsomkostninger androg 58,502 Kr., Udgifter til Administration 112,025 Kr. og Renter 159,032 Kr., fremkom sluttelig et Underskud paa 171,717 Kr., der blev afskrevet paa Fornylses- og Ekstra-Reservefonden.

### Dampskibsselskabet »Myren«: Intet Udbytte

Bestyrelsen for Dampskibs-Aktieselskabet »Myren« meddeler, at Drifts-Overskudet for 1933 (inkl. Saldoen fra forrige Aar 16,941 Kr.) andrager 849,895 Kr. Efter Fradrag af Administrations-Omkostninger, Renter etc. bliver Netto-Overskudet 569,460 Kr. Heraf foreslaar Bestyrelsen at afskrive paa Skibenes bogførte Værdi 453,096 Kr., at henlægge til lovmæssig Reservefond 5000 Kr., til Dispositions-fonden 95,000 Kr. og at overføre til Drifts-Saldoen 16,365 Kr. til 1934.

Om noget Udbytte til »Myren«s Aktionærer bliver der saaledes heller ikke Tale for 1933, saa lidt som for de foregaaende to Aar; men det indtjente Overskud har i det forløbne Aar været betydeligt større end for 1932. Inklusive en Overførsel paa 21,789 Kr. androg det da 698,657 Kr., og efter Fradrag af Administrations-Omkostninger, Renter etc. fremkom et Netto-Overskud paa 395,036 Kr. Heraf anvendtes 378,095 Kr. til Afskrivning paa Skibene, medens Resten overførtes.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Skipperforeningens 300 Aars Jubilæum

Københavns Skipperforening har afholdt Generalforsamling under Ledelse af Sagfører Engelberg. Formanden, Kaptajn S. Prip, aflagde Beretning. Det havde været et vanskeligt Aar med mange Anmodninger om Hjælp, der desværre ikke alle kunde bevilges. I Aarets Løb var 6 Medlemmer afgaaet ved Døden, og der havde været en Tilgang paa 12 nye Medlemmer, hvorefter Medlemstallet ved Aarets Slutning androg 253.

Foreningen raader over en Formue paa næsten 1½ Million Kroner, dels i Form af Ejendommen i Holmens Kanal, Stiftelsen, Obligationsbeholdning og Legatformuen. Der er da ogsaa hjulpet mange Trængende med betydelige Beløb. I kontante Understøttelser er udbetalt 26,390 Kr., Husleje i Form af Friboliger eller kontant Hjælp 29,410 Kr., samt enkelte Understøttelser. I alt er der ydet 58,540 Kr. Foreningen har i Aarets Løb modtaget som Gave 200 Kr. fra Det Østasiatiske Kompagni, 940 Kr. fra Fru Jørgensens Dødsbo og 6613 Kr. fra Frøken Tilly Schytz Dødsbo.

Af Bestyrelsen afgik efter Tur Kaptajnerne C. A. Jensen og G. F. Michelsen samt Skibsinpektør E. H. Salomonsen, der alle genvæltges.

Foreningen kan den 22. December i Aar fejre sit 300 Aars Jubilæum. Der er i den Anledning under Udarbejdelse et større Værk, hvori gives en Oversigt over Stændens Forhold gennem de 300 Aar.

### Inddrevnen Mine

I forrige Uge drev der en stor Mine ind paa Fanø Strand i Nærheden af Fanø Vesterhavsbad; den blev funden af en af Øboerne, som straks gjorde Anmeldelse om den farlige Gæst til Strandfogden. Der blev saa sat Vagt ved Minen, indtil den Dagen efter blev sprængt. To af Statens Minører foretog Sprængningen, og Politimester Neergaard fra Esbjerg overværede Begivenheden. Det var en Mine af ældre Type, saa den er jo vistnok allerede lagt ud i de første Krigsaar, og det syntes, som om den var en Del ødelagt af det lange Ophold i Havet.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## AABENRAA

**P. F. CLEEMANN**ETABLERET 1879  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER**AABENRAA**

Statstelefon 182 - 482 Telgr.-Adr. Cleemann

## KJØGE

**F. OHLSSON'S EFTF.**ETABLERET 1878  
INDEHAVER: A. SØRENSEN  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER**KJØGE**

Telegramadresse: OHLSSON Telefon Nr. 6

## AALBORG

**RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.**

(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)

**AALBORG**

LLOYD'S AGENT

Telefon: 4120  
Statstelefon: 16Telegram-Adr.:  
»Maritime«

## KØBENHAVN

**ALFRED CHRISTENSEN**

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43 Telf. 221

Dampskibsreder

Dampskibs- og Havariagent

Befragtningsforretning

## AARHUS

**BERGMANN, SMITH & CO.**

SKIBSMÆGLERE

**AARHUS**TELEFON 1901 - 4019  
STATSTELEFON 13TELEGR.-ADR.  
»BERGSMITHS«**MARIUS NIELSEN & SØN**

Edsv. Skibsmæglere &amp; Dampskibsrederi

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT  
BEFRAGTNINGSFORRETNINGTel.-Adr. »Mariusons«  
Statstelefon 196Kalvebod Brygge 4  
København V.

## NØRRESUNDBY

**Rasmus Christensen**

Statsautoriseret Skibsmægler

**AARHUS**

Telef. 149. Statstelf. 99. Telgr.-Adr. „Racist“

**N. C. BACH**

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

**NØRRESUNDBY**

Telefon 1047 - 2161

Telegram-Adr.: BACH

## RANDERS

**Carl v. d. Hude,**

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1876

**Aarhus**

Telgr.-Adr.: Hude Telefon 81 - 82. Statstelefon 3

**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**INDEHAVER J. CHR. J. BACH  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER**RANDERS**Statstelefon No. 9 - Telefon No. 70 & 1299  
Telegram-Adresse: Broker

## BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

**BANDHOLM**

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«**CARL HASSAGER & CO**

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

**RANDERS**Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telgr. Adr. "Hassager"

## FAABORG

**P. A. NIELSEN**EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION - ASSURANCE**FAABORG**

Telegramadresse: NIELSEN Telefon Nr. 9 &amp; 509

## RUDKØBING

Erik Andersens Eftf.

**K. H. FRIIS**

statsautoriseret Skibsmægler

**RUDKØBING**Tlgr.-Adr.: Rederiet C. Clausen, Haderslev Telefoner:  
„Skibs- 169 - 173  
mægleren“ Rutebart Rudkøbing-Kiel-Hamborg**AGENTUR:**„Aug. Borgen“, Assuranceforretning, København  
De private Assurandører, København

## HOLBÆK

**JØRGEN L. FISKER**

(H. MUNCH'S EFTFL.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)

HAVNEVEJ 40  
Telefon Nr. 166 **HOLBÆK** Telgr.-Adr.: »Fisker«ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN  
Lloyds Agent

Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

## SØNDERBORG

**CHRISTIAN C. ALBRETSSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**SØNDERBORG**

TELEFONER: 269 - 469

TELEGR.-ADR.: »CODAN«

## Direktør

WILHELM WITZKE

1864 — 20. Marts — 1934

Det var ikke nogen Tilfældighed, at det netop blev Direktør *Wilhelm Witzke*, der blev Stifteren af den store Forsikrings-Concern, der almindeligt benævnes den Witzkeske Concern.

Efter at have faaet sin første Uddannelse i Assurancefirmaet *W. Bähncke & Co.* søgte han som 20-aarig ung Mand til Udlandet, hvor han opholdt sig i henvend en halv Snes Aar og fik rig Lejlighed til at erhverve sig bedst mulig Kendskab til de forskellige Forsikringsgrenes Praksis, saavel hvad den direkte som den indirekte Forsikring angaar.

I 1892 kom han tilbage til Danmark og blev herhjemme sammen med nu afdøde Jægermester *A. Nordborg Grøn* Indehaver af Assurancefirmaet *Grøn & Witzke*, der overtog Repræsentationen for en Række skandinaviske og udenlandske Selskaber.



Længe beskæftigede Witzke sig med Tanken om at oprette et nyt dansk Genforsikringselskab, hvis Muligheder drøftedes paa alle Leder og Kanter, og efter at have gjort et stort forberedende Arbejde og underhaanden sikret sig ledende udenlandske Selskabers Støtte for det paatænkte Foretagende, traadte han i 1899 frem med en fuldt færdig Plan til Dannelsen af »Skandinavia«. Man kan da heller ikke nævne »Skandinavia«s Navn — i hvert Fald ikke i Kredse, som har Kendskab til Forsikringsvæsen — uden at Navnet *Wilhelm Witzke* samtidig ganske automatisk melder sig i Tilhørerens Erindring, i den Grad er Direktør *Witzke* i den almindelige Bevidsthed blevet identisk med det store Selskab, som er hans Værk fremfor nogen andens. Paa mange Maader maatte den Opgave at søge oparbejdet et dansk Genforsikringselskab af international Type ligge godt for ham og virke tiltrækkende paa hans energiske Natur. Hans Uddannelse og Foretagsomhed pegede netop i den Retning.

De af Direktør *Witzke* ledede Selskaber, der skulde arbejdes op helt fra bar Bund, var netop Opgaver, der passede for ham som Haand i Handske paa Grund af hans store forretningsmæssige Dygtighed, hans energiske Natur og sjældne Arbejdskraft. Ved dette hans eminente Arbejde er det lykkedes ham at skabe den store Forsikrings-Concern, der nu omfatter følgende betydende Selskaber: *A/S Grøn & Witzke*, Forsikringselskabet *Skandinavia*, Forsikrings-Aktieselskabet *Absalon*, Forsikrings-Aktieselskabet *Dansk Merkur*, *Provincia*, *Dansk Forsikringsaktieselskab* og Assurancefirmaet *W. Bähncke & Co.*

Direktør *Witzke's* Viden har man paa mange Maader draget Nytte af i de faglige Organisationer. Saaledes var han i en Aarrække Medlem af *Dansk Tarifforenings Komité*, af *Forsikringsforeningens Bestyrelse*, af *Assurandør-Societetets Komité*, af *Bestyrel-*

sen for det af Staten oprettede *Institut Dansk Krigs-Søforsikring for Varer* og *Formand i Bestyrelsen for Assurandørernes Hus.*

Efter Krigens Udbrud tog Direktør *Witzke* Initiativet til at samle alle danske Søassurandører til Foreningen af danske Søassurandører, en Opgave, man hidtil havde anset for umulig, men som det nu lykkedes at gennemføre, og han var i mange Aar Foreningens virksomme Formand.

Med Liv og Lyst kastede Direktør *Witzke* sig fra første Færd over Arbejdet, var altid og overalt paa Færde, organiserede indadtil og erobrede udadtil. Og endnu er Direktør *Witzke* i fuld Vigueur, saa ivrig optaget af sine Selskabers Interesser som nogensinde.

Fra

## ● SØ - HAVN OG VÆRFT

## 300 Procent i Udbytte

Middelfart Dampskibsselskab, som ejer Færgeoverfarten Middelfart—Snoghøj, holdt i Aften Generalforsamling, hvor det vedtoges at udbetale 100 pCt. i Udbytte og desuden at udlodde 200 pCt., saa det samlede Udbytte bliver 300 pCt. I Fjor udbetales 250 pCt.

Færgerne har i 1933 overført 124,000 Motorkøretøjer og indsejlet 454,000 Kr. Driftoverskudet er 207,000 Kr. og Status balancerer med 756,000 Kr.

## Advarsel

Mellem Tisvilde Hegn og Liseleje vil der den 6. og 7. April begge Dage fra Kl. 0900 til Kl. 1700 blive afholdt Skydning med Brisantgranater i Skydeterrænet paa Melby—Tollerup Overdrev. I dette Tidsrum er Farvandet N. for Skydepladsen, fra Tangvejens Skæring med Kystrevlen, ca. 2300 m NE. for Liseleje, til Stængehuset, i den W.-lige Ende af Tisvilde Hegn, spærret for al Sejlads indtil en Afstand af 8000 m fra Kysten. Saalænge Skydningen varer, er der paa en Flagstang, der staar i Kystrevlen, 3500 m NE. for Liseleje, hejst et rødt Flag med hvid Spuns — Kl. 08.00 til Kl. 17.00.

## Søfyrbødernes Forhyring

Den faste Voldgift har afsagt Kendelse i Sagen angaaende det tidligere omtalte af *Dansk Dampskibsrederiforening* hævede Tilsagn om Søfyrbødernes Forbunds Medvirken ved Forhyring af Mandskab. I Voldgiftsrettens Kendelse udtales, at den praktiserede Hyreanvisning ikke er indgaaet som et Led i Hovedoverenskomsten. Derimod maa det findes rimeligt, at der ved Opsigelsen gives et rimeligt Varsel, som Voldgiftsretten ansætter til 3 Maaned. Da Dampskibsrederiforeningen samtidig med Opsigelsen af Hovedoverenskomsten i Oktober ogsaa har frigjort sig for Bestemmelsen vedrørende Hyreanvisningen, finder Retten, at Aftalen herom definitivt maa være bortfaldet fra 1. April 1934. Der idømmes ingen Bod, og Sagens Omkostninger skal betales med Halvdelen af hver af Parterne.

## BEKENDTGØRELSE

LEDIG  
LODSSTILLING.

En saadan er ledig ved Grønsund Lodseri (Hestehoved) og vil saavidt muligt blive besat med en dertil kvalificeret Mand mellem 25 og 38 Aar, der er i Besiddelse af Styrmands- og Skibsførerbevis. Stillingen er ikke fastlønnet, men vederlagt med Part i Lodsfortjenesten, der for 1933 har udgjort ca. 2500 Kr. pr. Mand. Der fordres Indfødsret og Helbredsattest. Skriftlig Ansøgning vil være at indsende inden den 15. April d. A. til

Lodsdirektoratet, Overgaden o/V 60,  
København K.,

hvor alle yderligere Oplysninger gives.

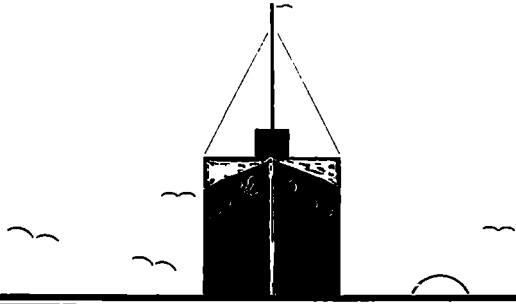
Stillingen skal tiltrædes senest den 1. Maj d. A.

Lodsdirektoratet, den 9. Marts 1934.

### Paa Rejse til Kapstaden

Knud Sønder, en yngre Sømand fra København, som har planlagt en Rejse til Kapstaden alene i en lille Sejlbaad, indkom Tirsdag til Fanø for at proviantere og er i øvrigt i bedste Velgaaende.

Efter et kortere Ophold paa Fanø til bedre Vejr- og Vindforhold indtræder, agter han at fortsætte Rejsen, og han har den bedste Tro til, at det skal lykkes ham at naa frem til det fjerne Maal i sit lille Fartøj.



## POSITIONSLISTE

pr. 13. Marts 1934.

### A

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, ank. Gdynia 7.3.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aarø*, Olesen, ank. Dundee 10.3.  
 m.t. *Aase Mærsk*, afg. Algier 23.2.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Penang 6.3. til Adén.  
 s.s. *Agnete Mærsk*, pass. Dungeness 1.3. Beirut.  
 s.s. *Alabama*, Jarltoft, afg. Tyne 2.3.  
 s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Algarve*, Lund, afg. Lissabon 8.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Alsia*, Heindorn, afg. Le Havre 10.3. til London.  
 s.s. *Alssund*, Nielsen, ank. Baltimore 4.3.  
 m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Paullac 14.2. til Key West.  
 m.t. *Anna Mærsk*, afg. San Pedro 22.2.  
 m.s. *Annam*, Kragelund, pass. Dondrahead 8.3. p. R. t. Adén.  
 m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Buenos Aires 13.3.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Las Palmas 11.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Arnold Mærsk*, ank. Casablanca 1.3.  
 s.s. *Askø*, Kolster, afg. Leith 1.3. til Barcelona.  
 m.s. *Asnæs*, Ankersen, pass. Dunnethead, p. R. t. Dundalk.  
 s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Nizza 9.3.  
 m.s. *Australien*, Rasmussen, pass. Perim 7.3. p. R. t. Port Said.

### B

- s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Bellona*, Hansen, afg. Newcastle 19.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Benedikt*, Clausen, Kbhvn.-Hadsund- Mariager-Hobro Ruten.  
 m.t. *Bente Mærsk*, afg. Montevideo 28.2. til Talara.  
 s.s. *Bergenhus*, Schmidt, afg. Aalesund 11.3.  
 s.s. *Betty Mærsk*, ank. Malta 2.3. til Hull.  
 s.s. *Birte*, Pedersen, afg. La Pallice 9.3. Hull.  
 s.s. *Bogø*, Nielsen, afg. Accra 28.2. til Tenerife.  
 m.s. *Boringia*, Væring, afg. Colombo 6.3. til Suez.  
 m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. Lagos 8.3.  
 s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Gdynia 5.3.  
 m.s. *Bretagne*, Egetoft, ank. Batoum 9.3.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Gdynia 7.3.  
 s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Casablanca forv. 18.3. til Tanger.  
 s.s. *Brosund*, Hansen, afg. Danzig 17.2. til Philadelphia.  
 s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Preston forv. 16.3. til Garston.

### C

- m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, afg. Buenos Aires 7.3. til Kbhvn.  
 m.t. *Caroline Mærsk*, afg. San Pedro 22.2.  
 s.s. *Charkow*, Holst, afg. Gdynia forv. 21.3. til Kbhvn.  
 m.s. *Chastine Mærsk*, rapp. 40 m. SØ. for Lands End 3.3. til Casablanca.  
 m.s. *Chile*, Hansen, ank. Dairen 9.3.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. New York 2.3.  
 s.s. *Christiansborg*, afg. Norfolk 9.3.  
 s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Cornelia Mærsk*, afg. Gibraltar 24.2. til Agion.

### D

- s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. Kbhvn. 7.3. til London.  
 s.s. *Danhild*, Petersen, ank. Bordeaux 10.3.  
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Hongkong 10.3. til Shanghai.  
 m.t. *Danmark*, Bjark, afg. Aruba 9.3. til Stockholm.  
 s.s. *Delaware*, Christensen, afg. New York 17.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Aalborg 23.3. til Newcastle.  
 s.s. *Douro*, Raaschou, afg. Memel 17.3. til Kbhvn.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Kbhvn. 27.3. til Thorshavn.  
 s.s. *Dronning Maud*, Posselt, Esbjerg-Parkeston Ruten.

### E

- s.s. *Ebro*, afg. Kbhvn. forv. 21.3. til Middelhavet.  
 s.s. *Efte Mærsk*, pass. Dunnet Hed 3.3. p. R. t. Limerik.  
 s.s. *Egholm*, Christiansen, afg. Antwerpen forv. 22.3. til Pasajes.  
 s.s. *Eleonora Mærsk*, oplagt.  
 s.s. *Ellensborg*, ank. Tyne 10.3.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. Alexandria 24.2. til Jaffa.  
 s.s. *Emilie Mærsk*, rapp 8 m. v. for Niton 3.3. til Leith.  
 m.t. *Emma Mærsk*, afg. Tampico 18.2.  
 m.s. *England*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Erria*, Topp, afg. Colombo 10.3. til Penang.  
 m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Estland*, Poulsen, afg. Ayr 5.3.  
 m.s. *Europa*, Dahl, ank. Hamborg 11.3.

### F

- s.s. *Falken*, Jønson, Kbhvn.-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.  
 m.s. *Fionia*, Christensen, ank. Bangkok 4.3.  
 s.s. *Flynderborg*, pass. Kbhvn. 11.3.  
 s.s. *Fredensborg*, afg. Gandia 11.3.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Frederiksborg*, ank. Rufisque 9.3.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Pedersen, afg. New Orleans 10.3. til Rotterdam.

### G

- s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Kbhvn. forv. 17.3. til Antwerpen.  
 s.s. *Georgia*, afg. Helsingør forv. 17.3. til Oslofjorden.  
 s.s. *Gerda Toft*, ank. Bordeaux 8.3.  
 m.s. *Bertrude Mærsk*, ank. Baltimore 3.3. til Yokohama.  
 s.s. *Gorm*, Jensen, afg. New York 24.2. til Kbhvn.  
 s.s. *Grønland*, Meinertz, afg. Algiers 2.3.  
 s.s. *Gudrun Mærsk*, oplagt.

### H

- s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Danzig 14.3.  
 s.s. *Hans Mærsk*, ank. Savannah 28.2.  
 s.s. *Harald*, Henriksen, afg. Liverpool forv. 19.3. til Antwerpen.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newcastle forv. 20.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Hellig Olav*, afg. Kbhvn. 9.3. til Blyth.  
 s.s. *Hertha Mærsk*, pass. Dunnet Hed 27.2.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Kbhvn. 8.3. til Birkenhead.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Liverpool forv. 16.3. til Swansea.  
 s.s. *Hroar*, Oest Jacobsen, afg. Kbhvn. 22.3. til Hull.  
 s.s. *Hulda Mærsk*, ank. Svendborg 19.1.

### I

- m.s. *India*, Kruse, afg. Los Angeles 10.3.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Oran 3.3. til Ghent.  
 s.s. *Inge Mærsk*, pass. Helsingør 4.3. p. R. t. Stettin.  
 m.s. *Irland*, Petersen, afg. Novorossisk 1.3.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Reykjavik 13.3. til Isafjord.  
 s.s. *Ivar*, Bastholm, afg. Aarhus forv. 13.3. til Randers.

### J

- s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
 s.s. *Jacob Mærsk*, afg. Alexandria 28.3. til Jaffa.  
 s.s. *Jan*, Jacobsen, afg. Ceuta 10.3. til Belfast.  
 m.t. *Jane Mærsk*, afg. Triest 26.2. til Batoum.

### VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

13. 3. 34

LONDON .....	22,40	MADRID .....	60,20
NEWYORK .....	441,00	AMSTERDAM .....	296,60
BERLIN .....	175,00	STOCKHOLM .....	115,70
PARIS .....	29,05	OSLO .....	112,65
ANTWERPEN .....	102,75	HELSINGFORS .....	9,95
ZÜRICH .....	142,35	PRAG .....	18,40
ROM .....	37,85		

**A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y**

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

**HELSINGFORS (Finland)**

Filialkontor HANGØ

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

m.s. *Java*, Skjoldam, ank. Antwerpen 11.3.  
 s.s. *Jessie Mærsk*, rapp. 20 m. SV for Lands End 2.3. til Casablanca.  
 s.s. *Johannes Mærsk*, ank. Cardiff 2.3.  
 s.s. *Jolantha*, Hansen, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 m.s. *Jylland*, Sandborg, afg. Helsingør forv. 15.3. til Esbjerg.  
 s.s. *Jægersborg*, ank. Tyne 3.3.

**K**

s.s. *Kai*, Friis, ank. Habana 9.3.  
 s.s. *Katholm*, Christensen, afg. Nykøbing M. forv. 13.3. til Skive.  
 s.s. *Kentucky*, Hansen, afg. Kbhvn. forv. 20.3. til Manchester.  
 s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Helsingør 17.2.  
 s.s. *Kjøbenhavn (D.F.D.S.)*, Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn (Pacific)*, Sigvardt, afg. Gandia 9.3.  
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Kbhvn. forv. 13.3. til Randers.  
 s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

**L**

m.s. *Lalandia*, Borch, pass. Ushant 9.3. p. R. t. Marseilles.  
 s.s. *Laura Mærsk*, pass. Hirtshals 3.3. vestg.  
 m.s. *Leice Mærsk*, pass. Ushant 14.2. til Cristobal.  
 s.s. *Leza Mærsk*, pass. Skagen 3.3. vestg.  
 s.s. *Lica Mærsk*, ank. St. John N.B. 3.3.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Swansea 9.3.  
 s.s. *Lilleborg*, pass. Kbhvn. 12.3.  
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, afg. Seaham 3.3.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Holbæk 11.3. til Buenos Aires.

**M**

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikhavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Maja*, Lise, Aarhus-Hamborg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Christensen, ank. Kbhvn. 8.3.  
 s.s. (*Manø*, Albertsen, ank. Bona 11.3.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. London forv. 15.3. til København.  
 m.s. *Marie Mærsk*, afg. New York 24.2. til Las Piedras.  
 s.s. *Martin Carl*, Hjorth, afg. Weser 8.3. til Cork.  
 s.s. *Maryland*, Ankersen, afg. Tyne 15.2.  
 s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Spalato 22.2.  
 m.s. *Meonia*, Frandsen, ank. Aalborg 10.3.  
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Marseilles forv. 16.3. til Genua.  
 s.s. *Møen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Naksov Ruten.

**N**

s.s. *N. C. Monberg*, Pedersen, ank. Methil 11.3.  
 m.s. *Nicoline Mærsk*, ank. Rotterdam 26.2.  
 s.s. *Nidaros*, Kbhvn. Riga Ruten.  
 m.s. *Niel Mærsk*, ank. Kobe 27.2. til Manilla.  
 s.s. *Nordborg*, pass. Gibraltar 11.3.  
 s.s. *Nordhild*, Westergaard afg. Kbhvn. 7.3.  
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, afg. Gibraltar 1.3.

**O**

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Falk, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Antwerpen 13.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Oluf Mærsk*, rapp. 125 m. NV for Valentia 19.2. til Halifax.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Kbhvn. forv. 14.3. til Korsør.

**P**

m.s. *Panama*, Rasmussen, afg. Genoa 10.3. til Port Said.  
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Hartlepool 3.3.  
 m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Peru*, Sørensen, pass. Dakar 7.3. p. R. t. Sydney.  
 m.s. *Peter Mærsk*, ank. Shanghai 1.3.  
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, afg. Struer 13.3. til Aarhus.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlso, ank. Kbhvn. 6.3.

**R**

s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Kbhvn. forv. 19.3. til Odense.  
 s.s. *Rita*, Wilarsen, afg. Gøteborg forv. 15.3. til Randers.  
 s.s. *Rita Mærsk*, ank. Goole 4.3.  
 s.s. *Robert Mærsk*, ank. Windau 21.2.  
 s.s. *Rosenborg*, afg. Rotterdam 12.3.  
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Nakskov 21.3. til Odense.  
 s.s. *Romø*, Teitman-Thomsen, ank. London 12.3.

**S**

s.s. *Saga*, Thornung, afg. Kbhvn. 13.3. til Vestnorge.  
 m.s. *Sally Mærsk*, afg. San Francisco 8.3.  
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Hamborg 11.3.  
 s.s. *Scandia*, Nielsen, ank. Baytown 10.3.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Methil 16.3.  
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Bordeaux forv. 15.3. til La Pallice.  
 s.s. *Sejrø*, Huusum, afg. Swansea 9.3. til Pescara.  
 m.s. *Siam*, Krarup, pass. Cape of Good Hope 25.2. p. R. t. Fremantle.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Valencia 3.3.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Danzig forv. 14.3. til Reval.  
 s.s. *Skodsborg*, afg. Methil 10.3.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Leith 12.3. til Thorshavn.  
 s.s. *Slesvig*, Hansen, afg. Antwerpen 9.3.  
 s.s. *Sonja Mærsk*, ank. Venezuela 14.2.  
 s.s. *Stadion II*, afg. Stettin forv. 16.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. New York 9.3.  
 s.s. *Stjerneborg*, ank. Portland 11.3.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Valencia 1.3.  
 s.s. *Susan Mærsk*, pass. Hirtshals 7.3. vestg.  
 s.s. *Svanhild*, Ekholdt, afg. Danzig forv. 17.3. til Prestou.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Kbhvn. forv. 13.3. til Manchester.  
 s.s. *Swava*, Christensen, afg. Antwerpen forv. 30.3. til København.  
 s.s. *Søborg*, ank. Tyne 10.3.  
 s.s. *Sønderjylland*, Høymark, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.

**T**

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Swansea 7.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Tempo*, Meyer, ank. Gdynia 11.3.  
 s.s. *Tennessee*, afg. Kbhvn. forv. 17.3. til New Orleans.  
 s.s. *Thyra*, Jans, afg. Leith forv. 20.3.  
 s.s. *Tiber*, Hull, afg. Kbhvn. forv. 14.3. til Dunkirk.  
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Hammeren 13.3. til Fredericia.  
 s.s. *Tormsk*, Jacobsen, afg. Palermo forv. 13.3. til Valencia.  
 m.s. *Tongking*, Jørgensen, afg. Glasgow 10.3. til Belfast.  
 s.s. *Trondhjem*, Thomsen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Veuta 13.3. til Melilla.  
 s.s. *Tyr*, Folkenberg, afg. Pasajes forv. 15.3. til Esbjerg.

**U**

s.s. *Uffe*, Hav, afg. Antwerpen forv. 16.3. til Kbhvn.  
 s.s. *United States*, Mechlenburg, afg. Halifax 5.3.  
 s.s. *Uranienborg*, i Dok Kbhvn.

**V**

s.s. *Vendia*, Lund, ank. Methil 18.3.  
 s.s. *Vibeke Mærsk*, pass. Kbhvn. 8.3. nordg.  
 s.s. *Victoria (D.F.K.)*, Kiilsgaard, ank. Kbhvn. 17.3.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Viborg*, ank. Fredericia 9.3.  
 s.s. *Virginia*, Gyhrs, afg. Randers forv. 14.3. til Kbhvn.

**W**

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Blyth 11.3.

**Y**

s.s. *Ydun*, Fjeldborg, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa (D.F.D.S.)*, Clemmensen, Aalborg-Hamborg Ruten.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

Abonnement  
Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

samt paa alle Postkontorer

# DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/s

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION  
KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING  
AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28  
Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.  
Telegram-Adresse: PACAO

## RADIO-GAVER      BREV-GAVER

Enhver Gave-Ordre ekspederes  
samvittighedsfuldt og prompte  
Forlang vore Tryksager hvis de ikke findes ombord

### GAVE-TELEGRAM A/s

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: GAVETELEGRAM · KØBENHAVN



Brug **Holzappel's**  
**International**  
Skibsfarver  
til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE  
Sl. Annæplads 16. Telefon 5601. København K.

## DAMPKIBS-AKTIESELSKABET "MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adr.: "Holmøld"  
Amaliegade 38

Telefoner { Grimsby No. 6621  
{ Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

## JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,  
Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

88, Mosley Street... Manchester  
7, Chapel Street... Liverpool  
Somerton Buildings,  
John Bright Street Birmingham  
229, Swan Arcade. Bradford  
"York House",  
5/7, St. Mary Axe, London, E. C. 3  
King's Dock . . . . . Immingham

## Hamburger Stauerei Gesellschaft m. b. H.

Kontor:  
HAMBURG 11, STEINHÖFT 11.  
Telefon: 36-15-01.

Telegram Adresse:  
STEVEDORING — HAMBURG.  
Coder: Watkins, Scotts.

### Største Stevedore Firma paa Pladsen

Egen moderne FLYDEKRAN

Kontrahent til Getreideheber-Gesellschaft m. b. H.

AGENT: AKTIESELSKABET MARITIME AGENCY, KØBENHAVN, AMALIEGADE 35

## DET FORENEDE FÆRGESELSKAB

Kontor  
Nordre Toldbod  
København K.  
Telefoner Central  
45 62 & 10562

anbefaler sig med  
**MOTORBAADE**  
til Proviant, Stores, Færge samt  
Trosseføring, overalt i Havnen  
og paa Rheden.

## VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM  
ANTWERP

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

## HERMAN ANDERSSON

Etabl. 1902      Adm. Dir.: A. F. WILÉN  
Skibsmæglere · Assurance · Speditører  
Tel.-Adr. ANDERSSONCO. Coder: Alle Shipping-Coder

### ULEÅBORG & HAUKIPUDAS

Medlem af The Baltic and International Maritime Conference  
Medlem af The Finnish Shipbrokers Association  
Spansk Vicekonsulat

## A.B. VICTOR EK O.Y.

TELEGR. ADRESSE: **WASA**      CODER:  
VICTOREK      ALLE CODER

HOVEDKONTOR: HELSINGFORS

Skibsredere, Spedition, Dampskibsekspedition,  
Skibsmæglere, Befragtning, Kulimport,  
Assurance, Rederi.

## O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

WASA (Finland)

Medlemmer af  
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND

Tel.-Adr. EKLOF, YXPILA

Alle Sjøfarts Coder.

## D. EKLÖF & Co.

SKIBSMÆGLERE

BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION

YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)  
og MÖLLERSVIK & HIMANGO

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København



# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

50. Aargang.

København 14. Marts 1934.

Nr. 11.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar *Bredde- og Længdebestemmelser* for *danske Punkters Vedkommende* angives paa *Sekunder*, staar disse i *Parenthes*, 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*, og de *der angaar Fyr*, er angivet fra *Søen*.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Kort Nr. 273. *Kattegat, Randers Fjord*. Ny Udgave 1934. Maalestok: 1 : 30 000.  
Pris: Kr. 3,00.

Annuleret er:

Kort Nr. 273. *Kattegat, Randers Fjord*. Udgave 1928.

## I. Østersøen.

547. (P). *Sverige. Gotland W.-Kyst. Klintehamn. Ledefyr tændes.*

(U. f. s. Nr. 10/583. Stockholm 1934.)

Til Vejledning ved Indsejlingen til *Klintehamn* oprettes nedennævnte to Ledefyrlinier:

1. *Varvsholmen* Ledefyr. Røde, faste Fyr.

a. *Varvsholmen yttre* paa c.  $57^{\circ} 23'_{,5}$  N.  $18^{\circ} 11'_{,5}$  E. Flammens Højde: 7 m. Stangbaake.

b. *Varvsholmen inre* paa c.  $57^{\circ} 23'_{,5}$  N.  $18^{\circ} 11'_{,6}$  E. Flammens Højde: 12 m. Stangbaake.

Fyrene, hvis Afstand fra hinanden er 120 m, leder overet i Pejling  $55^{\circ}$  midt gennem den uddybede Rende.

2. *Klintehamn* Ledefyr. Grønne, faste Fyr.

a. *Klintehamn yttre* paa c.  $57^{\circ} 23'_{,3}$  N.  $18^{\circ} 11'_{,9}$  E. Flammens Højde: 6 m. Pæl.

b. *Klintehamn inre* paa c.  $57^{\circ} 23'_{,3}$  N.  $18^{\circ} 12'_{,0}$  E. Flammens Højde: 10 m. Pæl.

Fyrene, hvis Afstand fra hinanden er 165 m, leder overet i Pejling  $84^{\circ}$  til *Lastbryggan*.

(Kort Nr. 268 og 269.)

548. *Sverige. Bottniske Bugt. Fyr slukket for Vinteren.*

(U. f. s. Nr. 10/581 og 10/632. Stockholm 1934.)

*Fjärdgrund* Fyr paa c.  $63^{\circ} 40'$  N.  $20^{\circ} 21'$  E. og *Holmögadd* Fyr paa [c.  $63^{\circ} 36'$  N.  $20^{\circ} 45'$  E. samt alle Fyr N. for *Breddeparallellen*  $63^{\circ} 36'$  N. er slukket for Vinterperioden.

**549. Tyskland. Sommerafmærkning.**

(N. f. S. Nr. 10/868. Berlin 1934.)

Omskiftningen af Vinterafmærkningen med Sommerafmærkning er paabegyndt.

**550. (T). Polen. Hel N. Lys- og Fløjtetønde midlertidig ombyttet.**

(N. f. S. Nr. 10/784. Berlin 1934.)

Den røde Lys- og Fløjtetønde *Hel-N* paa  $54^{\circ} 37' 48''$  N.  $18^{\circ} 50' 18''$  E. er indtil Slutningen af April d. A. ombyttet med en hvid Lys- og Fløjtetønde med rød N.-Topbetegnelse. Fyrkarakteren er hvidt Et-Blink hver  $2^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $1,7^s$ . — Genudlægningen af den røde Lys- og Fløjtetønde sker uden nærmere Meddelelse.

(E. f. S. Nr. 20/1232 1933.)

**551. Polen. Rixhöft ESE. Vrag.**

(A. a. N. Nr. II/11. Warszawa 1934.)

Vraget af Dampskibet *Hardy*, hvorfra Masten rager c. 2 m over Vandet, ligger sunket i 22 m Vand paa c.  $54^{\circ} 45',2$  N.  $18^{\circ} 40',5$  E., c. 2,3 Sm fra Kysten. Dybden over selve Vraget er 16 m. Masten vil i Løbet af 3 à 4 Uger ombyttet med en Lys- og Fløjtetønde.

(E. f. S. Nr. 9/456 1934. Kort Nr. 269.)

**552. (T). Tyskland. Rügen E.-Kyst. Stubbenkammer Lys-, Fløjte- og Klokketønde midlertidig ombyttet.**

(N. f. S. Nr. 10/786. Berlin 1934.)

Den sort- og hvidternede Lys-, Fløjte- og Klokketønde *Stubbenkammer* paa c.  $54^{\circ} 36'$  N.  $13^{\circ} 42'$  E. er for et Tidsrum af 3 à 4 Uger ombyttet med en Lys- og Fløjtetønde.

(Se Tillæg.)

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**

(Se Tillæg.)

**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****553. (T). Sverige. Kattegat. Varberg Havn. Bølgebryder forlænges. Stage udlægges midlertidigt. Advarsel.**

(U. f. S. Nr. 10/590. Stockholm 1934.)

I Anledning af de forestaaende Arbejder med Forlængelsen af S.-lige Bølgebryder i *Varberg* Havn udlægges i første Halvdel af Marts d. A. paa c.  $57^{\circ} 06',70$  N.  $12^{\circ} 14',45$  E., tæt udenfor Yderenden af det nye Molehoved, en Stage, hvorpaa der er anbragt en klar Lanterne, der lyser Horisonten rundt.

Søfarende anmodes om ved Passagen af ovennævnte Sted at iagttage fornøden Forsigtighed, særlig af Hensyn til at Lanteren under ugunstige Vejrforhold kan være slukket.

Nærmere Meddelelse fremkommer ikke.

**554. Sverige. Kattegat. Göteborg—Marstrand. Hedvigsholmen Fyr nedlægges.**

(U. f. S. Nr. 10/591. Stockholm 1934.)

Den 15. April d. A. nedlægges *Hedvigsholmen* Fyr paa c.  $57^{\circ} 53',2$  N.  $11^{\circ} 35',7$  E. Nærmere Meddelelse fremkommer ikke.**555. Danmark. Limfjorden. Tyberøn Kanal. Havmolen. Sømærke genudlagt.**Den hvide Stage med 2 Halmviske, *Havmolen*, paa  $56^{\circ} 43'$  ( $16''$ ) N.  $8^{\circ} 12'$  ( $41''$ ) E. er atter udlagt paa Plads.

(E. f. S. Nr. 9/482 1934.)

(Se Tillæg.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

556. Tyskland. Sommerafmærkning.  
(N. f. S. Nr. 10/869. Berlin 1934.)  
Omskiftningen af Vinterafmærkningen med Sommerafmærkningen er paabegyndt.
557. Holland. Zeegat van Terschelling. Drivende Vrag.  
(B. a. Z. Nr. 56/576. 's-Gravenhage 1934.)  
Den 7. Marts 1934. Et drivende Vrag, hvorfra Masten rager et Stykke over Vandet, observeret paa c. 53° 28' N. 4° 52' E., c. 3 Sm E. for *Terschelling* Fyrskib.
558. England. Dover Havn. Tilsanding.  
(N. t. M. Nr. 366. London 1934.)  
En betydelig Tilsanding har fundet Sted i Inderhavnen SW. for *Prince of Wales Pier*. 51° 06' 45" N. 1° 19' 15" E.
559. England. Humber. Oplysning om Afmærkning, Fyrbelysning m. m.  
(N. t. M. Nr. 342. London 1934.)
1. a. Et rødt, fast Fyr er tændt paa W.-Spidsen af *New Holland Pier* T-formede Hoved.
  - b. Et rødt, fast Fyr er tændt paa E.-Spidsen af *New Holland Pier* T-formede Hoved. c. 53° 43' N. 0° 22' W.
  - c. Et rødt, fast Fyr er tændt ved W.-Siden af Indløbet til *New Holland Dok*.
  - d. Et rødt, fast Fyr er tændt ved E.-Siden af Indløbet til *New Holland Dok*;
  - e. Ved E.-Siden af Indløbet til *New Holland Dok* gives Taagesignal med Klokke.
2. a. Lys- og Klokketønde „*No. 14 Upper West Middle*“ er flyttet c. 0,05 Sm S. efter og ligger nu paa c. 53° 44' N. 0° 20' W., 0,31 Sm 137° fra *Minerva Pier* Fyr.
- b. Fortøjtønden paa 53° 43' 30" N. 0° 14' 50" W., 0,1 Sm 201° fra det grønne, faste Fyr paa *Oil Jetty No. 1*, er inddraget.
3. En 5,5 m Grund ligger henholdsvis 0,44 Sm 14° og 0,44 Sm 78° fra Fyret paa N.-Enden af den T-formede Arm af *North Killingholme Pier*. c. 53° 40' N. 0° 13' W.
4. Det grunde Vand ved W.-Kanten af *Foul Holme Spit* mellem *N. Holme* og *Clay Huts* Tønder strækker sig flere Steder 0,1 Sm længere ud i Løbet end vist i Kortet. 53° 40' 00" N. 0° 11' 40" W.  
(Kort Nr. 264).

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

560. Frankrig. Somme Munding. Le Hourdel Fyr forandret.<sup>1</sup>  
(A. a. N. Nr. 10/397. Paris 1934.)  
*Le Hourdel* Fyr paa c. 50° 12',9 N. 1° 34',0 E. er forandret og lyser nu, som følger:
1. Hvidt Lys i Pej. fra 52½° til 247½°.
  2. Rødt Lys i — - 247½° - 322½°.
- (E. f. S. Nr. 51/2929 1933.)
561. Frankrig. Saint-Malo. Les Roches aux Anglais Baake genopført.  
(A. a. N. Nr. 10/402. Paris 1934.)  
*Les Roches aux Anglais* Baake paa c. 48° 40' N. 2° 02' W. er genopført.  
(E. f. S. Nr. 8/418 1934.)

562. (T). Frankrig. *Roches Douvres* Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.  
(A. a. N. Nr. 10/399. Paris 1934.)  
*Roches Douvres* Radiofyr paa c.  $49^{\circ} 06' N.$   $2^{\circ} 49' W.$  er for Tiden ude af Virksomhed.

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

563. Frankrig. *Les Baleines* Radiofyr atter i Virksomhed.  
(A. a. N. Nr. 10/400. Paris 1934.)  
*Les Baleines* Radiofyr paa c.  $46^{\circ} 15' N.$   $1^{\circ} 34' W.$  er atter i Virksomhed.  
(E. f. S. Nr. 3/146 1934.)
564. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sound. Cross Rip Fyrskib. Oplysning om Taagesignal.  
(N. t. M. Nr. 8/423. Washington 1934.)  
Taagesignalet om Bord i *Cross Rip* Fyrskib paa c.  $41^{\circ} 27' N.$   $70^{\circ} 17' W.$  afgives nu med Tyfon.
565. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sound. Connecticut. New Haven Anduvning. Southwest Ledge Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 8/424. Washington 1934.)  
*Southwest Ledge* Fyr paa c.  $41^{\circ} 14' N.$   $72^{\circ} 54' W.$  er forandret og viser nu rødt Et-Blink hver  $5^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $4,5^s$ . Fyrets Lysevne er forøget. Den tidligere røde Lysvinkel er nedlagt.  
(E. f. S. Nr. 5/281 1934.)

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

566. Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Mississippi Sound Anduvning. Chandeleur Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 7/371. Washington 1934.)  
*Chandeleur* Fyr paa c.  $30^{\circ} 03' N.$   $88^{\circ} 52' W.$  er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver  $10^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $9,5^s$ . Fyrets Lysevne er betydelig forøget.  
(E. f. S. Nr. 3/152 1934.)
567. Mexiko. W.-Kyst. Acapulco. Oplysning om Fyrbelysning.  
(N. t. M. Nr. 380. London 1934.)  
1. *White Rock* røde, faste Fyr paa c.  $16^{\circ} 50' N.$   $99^{\circ} 56' W.$  er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver  $1^s$ .  
2. Det røde, faste Fyr paa Pierhovedet, c.  $0,24$  Sm  $336^{\circ}$  fra (1) er forandret til at vise rødt Et-Blink.  
3. Det røde, faste Fyr paa Pierhovedet, c.  $0,16$  Sm  $310^{\circ}$  fra (1), er nedlagt.
568. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. San Nicolas Island. Fyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 8/439. Washington 1934.)  
Paa E.-Enden af *San Nicolas Island* er paa  $33^{\circ} 14' 45'' N.$   $119^{\circ} 26' 54'' W.$  tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $20^s$ , Blink  $3^s$ , Mørke  $17^s$ . Flammens Højde: 169 m. Fyret, der er ubevogtet, er formærket i Pejlinger fra  $46^{\circ}$  til  $161^{\circ}$ .
569. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Santa Barbara Island. Fyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 8/440. Washington 1934.)  
Paa W.-Siden af S.-Enden af *Santa Barbara Island* er paa  $33^{\circ} 28' (10'') N.$   $119^{\circ} 02' (20'') W.$  tændt et Fyr, *Santa Barbara South End* Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $10^s$ , Blink  $2^s$ , Mørke  $8^s$ . Flammens Højde: 135 m Fyret, der er ubevogtet, er formærket i Pejlinger fra  $146^{\circ}$  til  $196^{\circ}$ .

570. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Catalina Island. Fyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 8/441. Washington 1934.)  
Paa NW.-Pynten af *Catalina Island* er paa 33° 28' (43") N. 118° 36' (16") W. tændt et Fyr, *Catalina Island West End Fyr*, der viser hvidt Et-Blink hver 30<sup>s.</sup>, Blink 2<sup>s.</sup>, Mørke 28<sup>s.</sup>. Flammens Højde: 20 m. Fyret er formørket i Pejlinger fra 266° til 336°.

### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

571. Frankrig. Camarque. Faraman Fyrtaarn ommalet.  
(A. a. N. Nr. 10/403. Paris 1934.)  
*Faraman Fyrtaarn* paa c. 43° 21' N. 4° 41' E. er malet sort og hvidt, vandret sribet.
572. Frankrig. Cassis. Fyr forandret.  
(A. a. N. Nr. 10/404. Paris 1934.)  
Fyret paa Yderenden af Molen paa c. 43° 13' N. 5° 32' E. er forandret til at vise hvidt Lys med Gruppe-Formærkelser, To-Formærkelser hver 10<sup>s.</sup>, Lys 6<sup>s.</sup>, Mørke 1<sup>s.</sup>, Lys 2<sup>s.</sup>, Mørke 1<sup>s.</sup>.
573. Frankrig. La Ciotat. Fyr forandret.  
(A. a. N. Nr. 10/404. Paris 1934.)  
Fyret paa *Môle Bérourard* paa c. 43° 10' N. 5° 37' E. er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formærkelser hver 5<sup>s.</sup>, Lys 4<sup>s.</sup>, Mørke 1<sup>s.</sup>.
574. Sardinien. Terranova. Isolotto Bocca. Taagesignal forandret.  
(A. a. N. Nr. 33/48. Genua 1934.)  
Taagesignalet med Klokke ved *Isolotto Bocca Fyr* paa c. 40° 55' N. 9° 34' E. er forandret til Taagesignal med Nautofon, 4 Stød hver 30<sup>s.</sup>, Stød 6<sup>s.</sup>, Pause 2<sup>s.</sup>, Stød 2<sup>s.</sup>, Pause 2<sup>s.</sup>, Stød 2<sup>s.</sup>, Pause 2<sup>s.</sup>, Stød 2<sup>s.</sup>, Pause 12<sup>s.</sup>.
575. Italien. Joniske Hav. Capo Spartivento Calabro Fyr forandret.  
(A. a. N. Nr. 28/42. Genua 1934.)  
*Capo Spartivento Calabro Fyr* paa c. 37° 55' N. 16° 04' E., paa *Colle di Galati*, er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 5<sup>s.</sup>, Blink 0,5<sup>s.</sup>, Mørke 4,5<sup>s.</sup>. Synsvidde: 21 Sm.  
(E. f. S. Nr. 49/2802 1933.)
576. Italien. Adriaterhavet. Piave Vecchia. Fyrtaarn ommalet.  
(A. a. N. Nr. 28/43. Genua 1934.)  
*Piave Vecchia Fyrtaarn* paa c. 45° 29' N. 12° 35' E. er malet sort og hvidt, vandret sribet.

### IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

577. Afrika E.-Kyst. Pemba Island. Kokota. Baake forsvundet.  
(N. t. M. Nr. 360. London 1934.)  
Baaken paa c. 5° 08' S. 39° 39' E., 0,82 Sm 46° fra *Kokota* hvide Mærke, er forsvundet.
578. Afrika E.-Kyst. Pemba Island. Chaki Chaki (Chake Chake) Bugt. Grundt Vand.  
(N. t. M. Nr. 360. London 1934.)  
Dybden paa c. 5° 14' S. 39° 41' E. rapporteres at være aftaget mellem 5½ og 7½ m.

**579. Lakkediverne. Adas Bank. Banke findes ikke.**

(N. t. M. Nr. 378. London 1934.)

Ved en Eftersøgning er det ikke lykkedes at finde noget Tegn til *Adas Bank*, der i Kortet er angivet at ligge paa c. 14° 30' N. 72° 30' E. med Dybder fra 69 m til 95 m.

**X. Asiens E.-Kyst med Japan.****580. Sunda Øerne. Sumatra E.-Kyst. Philip Stræde. Vrag.**

(B. a. Z. Nr. 53/546. 's-Gravenhage 1934.)

Et Vrag ligger sunket paa 1° 02' 20" N. 103° 43' 10" E., E. for *Tjoela*.

**581. (T). Sunda Øerne. Sumatra E.-Kyst. Berhala Stræde. Farligt Omraade.**

(B. a. Z. Nr. 53/545. 's-Gravenhage 1934.)

Omraadet omkring den sort- og hvidternede Tønde med Ballon paa c. 0° 46',<sub>5</sub> S. 104° 11' E. er usikkert og maa indtil videre undgaas. Skibe bør, indtil nærmere Meddelelse fremkommer, holde sig mindst 1 Sm NE. og mindst 2½ Sm SW. for Revet.

**582. Sunda Øerne. N.-lige Indløb til Banka Stræde. Vragtønde inddraget.**

(B. a. Z. Nr. 54/555. 's-Gravenhage 1934.)

Den grønne Vragtønde paa c. 2° 04',<sub>2</sub> S. 104° 54',<sub>3</sub> E. er permanent inddraget.

**583. (P). Sunda Øerne. Borneo W.-Kyst. Clemencia Bank. Fyrbaake opført.**

(B. a. Z. Nr. 53/547. 's-Gravenhage 1934.)

Som Erstatning for den sorte Kegelbaake paa 3° 23' 25" S. 110° 07' 27" E. er opført en Fyrbaake, hvorpaa der i Løbet af den nærmeste Tid vil blive tændt et Fyr, der skal vise hvidt Et-Blink hver 8<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 6<sup>s</sup>. Lystønden i Nærheden af ovennævnte Plads bliver indtil videre liggende ude.

**584. (P). Japan. Kyushu W.-Kyst. O Sima. Fyr tændes.**

(N. t. M. Nr. 376. London 1934.)

Omkring April 1934 tændes paa c. 32° 34' N. 128° 54' E. et Fyr, der skal vise hvidt Gruppe-Blink.

**XI. Bekendtgørelser m. m.****585. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Ærø N.-Kyst. Ærøskøbing. Havne-reglement.**

Under den 6. Marts d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt et nyt Reglement for Ordenens Overholdelse i *Ærøskøbing* Havn (c. 54° 53',<sub>4</sub> N. 10° 25',<sub>11</sub> E.) i Overensstemmelse med „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) danske Havne (Broer)“.

For Sejladsen inden for Havnens Omraade gælder „Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand“ af 29. Juli 1927 (jfr. Bekendtgørelse af 26. Januar 1934 — E. f. S. Nr. 10/544 1934).

Det til Havnen hørende Søomraade er begrænset af:

Mod Nord: En ret Linie fra Yderenden af Færgelejts Afviserværk til den c. 70 m N. for Havnen liggende Varpetønde.

Mod Øst: En ret Linie fra fornævnte Varpetønde til det østre Havnehoved og derfra videre af den østre Mole.

Havnen bestaar af et enkelt Bassin samt et uden for den nordre Mole liggende Færgeleje.

Sejladsen til *Ærøskøbing* Havn foregaar ad de naturlige Løb W. om *Dejrø* (*Møllegab*) og E. om *Dejrø* i Forbindelse med den uddybede, afmærkede og belyste 3,8 m dybe Rende eller den uddybede og afmærkede 5,0 m dybe Rende. For Sejladsen gennem *Møllegab* — og de fornævnte gravede Render gælder de i Bekendtgørelse af 26. Januar 1934 anførte Bestemmelser — E. f. S. Nr. 10/544 1934).

Dette Reglement træder i Kraft den 1. April 1934.

(Havnelods, Side 197.)

**586. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Thacher Island Radiopejlstation nedlægges.**

!(N. t. M. Nr. 8/420. Washington 1934.)

*Thacher Island* Radiopejlstation (NBE) paa 42° 38' 11" N. 70° 34' 46" W. nedlægges permanent den 15. Maj d. A.

**587. Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske Dampskibsruiter. Ispatrouilletjenesten genoptages.**

(N. t. M. Nr. 375. London 1934.)

Den aarlige Isobservations- og Ispatrouilletjeneste genoptages i Løbet af den nærmeste Tid. De *Forenede Staters* Kystbevogtningsskibe *General Greene*, *Pontchartrain* og *Mendota* skal udføre nævnte Tjeneste.

Til at begynde med vil *General Greene* tage Station i Nærheden af *Great Bank of Newfoundland*. Kaldesignal: NRLS.

Naar Isen har bevæget sig S. over, saaledes at en stadig Ispatrouille er nødvendig, skal *Pontchartrain* og *Mendota* skiftevis udføre denne Tjeneste. Begge Skibe har Kaldesignalet NIDK.

Ispatrouilletjenesten er nærmere beskrevet i *List of Wireless Signals*.

**Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.**

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.  
Korta eller Bogs Nr.. *England:*

- R 854 China, East Coast. — Port Swatow.  
N List of Lights, Fog Signals and Visual Time Signals, Parts I, VIII and IX, 1934.  
T Supplements No. 1 to List of Lights, Fog Signals and Visual Time Signals, 1933; and Supplements No. 2 to List of Lights, Fog Signals and Visual Time Signals, 1932.  
R 2456 United States, East Coast. — Nantucket sound.  
R 3506 North Sea. Weser River. — Hohe Weg light to Bremen.  
R 1119 Gulf of St. Lawrence. — Watagheistic sound.  
R 1737 British Columbia. — Edye passage to Portland inlet.  
R 2233 Black Sea. — Sevastopol to Kerch-Yenikale strait.  
R 3120 California. — Bodega head to Abalone point.  
R 3843 Persian Gulf. Shatt al Arab. — Inner bar to Kabda point.

*Sverige:*

- N Lista över svenska fyrar för 1934.  
N 255 Kalmarsund, Oskarshamn—Borgholm. Specialkort: Oskarshamn, Mönsterås, Borgholm, Sandvik.  
R 65 a Grimskär—Utklippan.  
R 64 Häradsjär—Oskarshamn.  
† 65 Kalmarsund.

*Norge:*

- N Fortegnelse over Norske Fyr og Tåkesignaler for 1934.

*Island:*

- N Fortegnelse over Fyr og Sømærker i Island, Januar 1934.  
T Rettelser og Tilføjelser Nr. 1 til Leidsögubók fyrir sjómenn vid Ísland 1932.

## Tillæg.

### I. Østersøen.

#### 588. Danmark. Bornholm. Lys- og Fløjtetønde Rønne midlertidig slukket.

Lys- og Fløjtetønden *Rønne* paa c.  $55^{\circ} 05' N.$   $14^{\circ} 38' E.$  er for Tiden slukket. Den vil atter blive tændt, naar Forholdene tillader det.

### II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

#### 589. Danmark. Sundet. Drogden 8<sub>30</sub> m Rønde. Lystønde C sunket.

Lystønde *C* paa  $55^{\circ} 34' (31'') N.$   $12^{\circ} 42' (33'') E.$  er paasejlet og sunket. En ny Lystønde vil blive udlagt, naar Lejlighed gives.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

#### 590. Danmark. Limfjorden E.-lige [Del. Hals Barre. Bredhage. Sømærker forsynes med Refleksprismer.

Den 21. Marts d. A. eller snarest derefter vil nedennævnte Sømærker, indtil videre som Forsøg, blive forsynet med Refleksprismer, som følger:

Med hvide Refleksprismer:

a. Rød Spidstønde med 1 opadvendt Kost paa  $56^{\circ} 57' (52'') N.$   $10^{\circ} 22' (37'') E.$

Med røde Refleksprismer:

b. Hvid Stage med 2 nedadvendte Koste paa  $56^{\circ} 57' (52'') N.$   $10^{\circ} 22' (13'') E.$

c. Hvid Stage med 1 nedadvendt Kost paa  $56^{\circ} 58' (10'') N.$   $10^{\circ} 21' (03'') E.$

d. Hvid Stage med 2 nedadvendte Koste paa  $56^{\circ} 58' (14'') N.$   $10^{\circ} 20' (48'') E.$

e. Hvid Stage med 2 Halmviske, *Bredhage*, paa  $57^{\circ} 05' (00'') N.$   $9^{\circ} 59' (51'') E.$

(Kort Nr. 271 og 259. Danske Lods, Side 486 og 488. Søm.-Fort. Side 65, Nr. 16, 20 og 22, Side 66, Nr. 8.)



# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

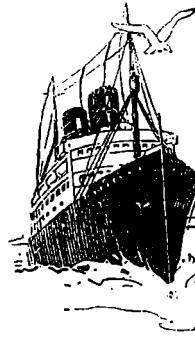
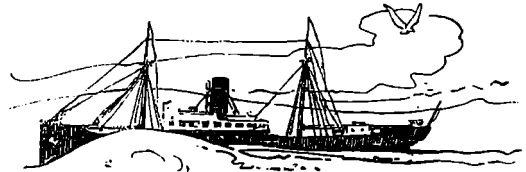
STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

4 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10-3000 H.K. PR. CYLINDER



FUEL & DIESEL  
OIL

BUNKERSTATION I  
FRIHAVNEN  
Kapacitet: 450 Tons pr. Time.

St. Annæ Plads 5.  
TELEFON: 5455

København K.  
TELEGRAM-ADR.: UNITEDOIL



DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI



AKTIESELSKABET

## MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450

Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K



REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORØRER

### BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN



KONTRAHENTER FOR  
STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

# O

wners' &

# C

aptains' 

# C

ode

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by

Nautical Publishing Co.

33, Amaliegade, Copenhagen.

# SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 & 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents  
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.

## IVER C. WEILBACH & CO

SØLVER & SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744



Telegr.:

Compasweilbach

Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

## Hellerup Kulimport A/s

TUBORG HAVN

Telefon Hellerup 20 — 803 og 660

IMPORT AF

Kul ▲ Koks ▲ Cinders  
Briketter ▲ Brænde



AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

## Assuranceforeningen Skuld

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12,267 • 12,432 & 12,732 • TELGR.-ADR.: »SKULD«

STIFTET 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND  
CA. 1.600.000 KR.



Overtager: 1) Ansvarsforsikring (derunder overskydende Kollisionsansvar) for Damp-, Motor- og Sejlskibe · 2) Forsikring af Hylreansvar i Sygdoms- eller Forlistilfælde · 3) Forsikring af Ansvar for Besætningens Effekter i Forlistilfælde · 4) Strikeforsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund af Strike eller Lockout.

## MARIUS NIELSEN & SØN

Edsv. Skibsmæglere & Dampskibsrederi

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT  
BEFRAGTNINGSFORRETNING

Tel.-Adr. »Mariusson«  
Statstelefon 196

Kalvebod Brygge 4  
København V.

## SEND DERES GAVE PR. TELEGRAM

Enhver Ordre, Telegram eller Brev-Gave,  
kan indtelefoneres til vort Kontor.

CENTRAL 13578

**GAVE-TELEGRAM A/s**  
prompte og samvittighedsfuld Betjening  
AMALIEGADE 33 K.

## Jørgen A. Rasmussen, Copenhagen K.

Telegrams: Jorgaras

World-wide supplies of

33, Amaliegade

Bunker Coals, Fuel & Diesel Oil, Stevedoring, Towage, Docking & Shiprepairs, Insurance, Ships' Supplies

### SCANDINAVIAN COAL BUYERS

#### IN A NUTSHELL

GUIDE TO SCANDINAVIAN COAL IMPORTERS,  
COAL AGENTS AND SHIPOWNERS

Price, 10/-, post free.

SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE

(The International Weekly)

33, Amaliegade

Copenhagen, Denmark

### FOREIGN BUNKERING

TOWAGE  
STEVEDORING  
PROVISION-  
AGENTS

**DANISH MARITIME SERVICE**

TELEGRAMS:  
"AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

**COPENHAGEN**

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 12

FREDAG 23. MARTS 1934

41. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1934

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleum A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers  
Bjernings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegrafskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phønix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland.  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugsererselskaber

## FRA UGE TIL UGE

Af  
Axel Gerfalk.

### NYT DANSK INITIATIV

V i har tidligere omtalt, at Dampskibsselskabet »Vesterhavet« laa i Underhandlinger med den sydafrikanske Regering om Frugttransport.

Nu foreligger det officielt, at den sydafrikanske Regering har afsluttet en saadan Kontrakt med Konsul J. Lauridsen, »Vesterhavet«s korresponderende Reder, om Frugttransport fra Sydafrika til Kanada. Denne Kendsgerning har givet Anledning til uvenlige Kommentarer i visse engelske Blade, der vaager over, at al Handel mellem det britiske Imperiums forskellige Bestanddele bør og skal foregaa i britiske Skibe. Der er imidlertid ingen Anledning til nogen Forargelse. I England har man slet ingen af de hypermoderne Frugtbaade, som Konsul Lauridsen har gjort til sin Specialitet, og det engelske Rederi, *Blue Funnel Line*, har derfor med Glæde entretret i Samarbejde med »Vesterhavet«.

Til at begynde med bliver det næppe mere end fire af »Vesterhavet«s Frugtbaade, der sættes ind paa denne Fart.

### TRÆLASTREDERNES TARIF-CENTRAL

A lle de fire nordiske Lande har nu sluttet sig til den paa Sveriges Rederes Fragtgruppes Initiativ iværksatte Aktion for internationalt Samarbejde mellem Rederierne i Trælastfarten paa Hvidehavet og Østersøen.

Paa et Møde i København, ved hvilket Repræsentanter for Norges Rederforbunds Trælastgruppe og Sveriges Rederes Fragtgruppe var til Stede sammen med danske Redere, besluttedes det at nedsætte et Udvalg, bestaaende af to Repræsentanter for hvert af Landene Danmark, Norge, Finland og Sverige til Udarbejdelse af Regler og Retningslinier paa Basis af Forslaget om Dannelse af en Tarif-Central.

De svenske Bestræbelser for at bevæge nordiske Redere til at holde igen med Afslutningen af Kontrakter for den kommende Sæsons Trælast fra Østersøen og det Hvide Hav har vist sig at bære Frugt. The Timber Trade Journal beklager denne Bevægelse og trøster Importørerne med, at andre Nationers billige Tonnage er i Markedet. Men samtidig maa Bladet indrømme, at Fragterne gaar opad — netop det som tilsigtedes af de svenske Redere.

### D. F. D. S.

Paa et Fredag den 16. ds. afholdt Møde vedtog Bestyrelsen for Det forenede Dampskibs-Selskab Regnskabsafslutningen for 1933, som efter at alle Driftsudgifter — derunder Udgifterne til Skibenes Vedligeholdelse — er afholdt, udviser et Driftoverskud af 9,264,618 Kr. Efter Fradrag af Udgifterne til Administration 2,778,444 Kr., Renter (inklusive 6 pCt. af Reservefondsbeviserne) 2,386,917 Kr. og Personalets Pensionering 493,893 Kr. udgør Netto-Overskudet 3,605,364 Kr., som tillagt Overførslen fra 1932 50,144 Kr. giver til Disposition 3,655,508 Kr. Heraf foreslaas afskrevet paa Skibe 2,867,500 Kr., paa Lægtene og

Pramme 15,000 Kr. paa Pakhuse og Inventar 37,742 Kr. og Kurstab paa det 6 pCt. Dollarslaan 685,123 Kr., tilsammen 3,605,365 Kr. Det derefter fremkommende Beløb 50,143 Kr. foreslaas overført til næste Aar. Reservefonds-Konto udgør uforandret 5,000,000 Kr. og Dispositionsfonds-Konto 1,000,000 Kr. Restbeløbet pr. 31. December 1933 af det 6 pCt. Dollarslaan 1,336,500 Dollars er i Status opført til en Kurs af 3.75 med 5,011,875 Kr.

Ovenstaaende officielle Meddelelse viser med klare Tal, at trods de onde Konjunkturer har 1933 været et bedre Aar for Selskabet end dets Forgænger. Driftsoverskudet er næsten halv-anden Million Kroner større end i 1932 til Trods for, at Selskabet ved den udenlandske Nedsikring af Importen af vore Landbrugsprodukter maa være berøvet en ikke ubetydelig Del af de sædvanlige Eksportkvanta. Men det viser ogsaa, at dets dygtige Ledelse i Tide har skabt Erstatningsmuligheder for denne uundgaaelige Reduktion.

Det i den officielle Meddelelse omtalte 6 Procent Dollarslaan blev optaget i 1922 og var oprindeligt paa 5 Millioner. Det er nu nedbragt til 1,336,500 Dollars og vil antagelig blive bragt helt ud af Verden i Løbet af de to næste Aar.

I de sidste Par Maaneder har »man« vidst ganske bestemt, at D.F.D.S. i Aar vilde give 4 Procent, og som sædvanlig blev disse Rygter foruddiskonteret af vor Børs. Der bliver altsaa intet Udbytte i Aar. Selskabet har ment det forsvarligst at benytte Overskud til en kraftig Nedsikring af Skibenes Værdi og at lade Reserverne henligge uberørt. Men havde det ikke været for Reservebeviserne, kunde Selskabet have udbetalt Aktionærerne den smukke Dividende af seks Procent.

## S. S. "ARCWEAR"

S.S. »Arcwear«, det første Fartøj, der byggedes i »Arcformen« af Sir Joseph W. Isherwood, har lige fuldført sin første Rejse til Buenos Ayres med en Ladning Kul. Skibets Fører, Kaptajn E. R. Howe, som har 45 Aars Erfaring til Søs og som i hele den nævnte Tid har været ansat hos Jas. Chambers and Company, Liverpool, har sendt følgende Beretning om Udturen til Sir Joseph Isherwood:

s.s. »Arcwear« i Buenos Ayres,

den 16. Februar 1934.

Vi ankom til Lodsstationen i Recaloda Klokkeren 9 Aften den 14de Februar, saaledes at den samlede Tid anvendt til Sejladsen fra Immingham hertil beløb sig til 24 Døgn, 23 Timer og 16 Minutter; den samlede Distance tilbagelagt beløb sig til 6,364 miles, hvilket giver en gennemsnitlig Hastighed paa 10.62 Knob med et Brændselsforbrug paa 19.44 Tons.

Vejrforholdene var ikke gunstige for en hurtig Sejlads. Stærke Modvinde og høj Sø i de første seks Dage var en stor Handikap, vi maatte overvinde, og skønt Vinden var af meget moderat Styrke paa Resten af Turen, mærkede vi en kontinuerlig Sidedønning under hele Rejsen, et Forhold, der naturligvis influerede paa Hastigheden.

Ingen gunstig Strømretning mærkedes i Sydatlanten og vi havde Modstrøm fra Ushant til St. Vincent, d. v. s. paa en Strækning af ca. 45 til 55 miles. Dette har jeg faaet bekræftet pr. Traadløs og i Samtaler med adskillige andre Skippere, der samtidig var paa Vej herved.

Skibet opførte sig storartet i en voldsom Styrtese, det var ude for under en stærk Kuling den 26—27. Januar. Den laveste Hastighed, da Kulingen var værst, var 6.5 Knob, og da Skruens Omdrejningstal aldrig gik under 57,

### GRØNSUND LODSSTILLING LEDIG

Vi henleder Opmærksomheden paa Lodsdirektorets Bekendtgørelse paa Side 153 om den ledige Stilling ved Grønsund Lodseri og paa, at Ansøgere maa være i Besiddelse af enten Styrmandsbevis eller Skibsførerbevis. I Annoncen sidste Uge stod der fejlagtig anført, at der krævedes Styrmands- og Skibsførerbevis.

## DEN ENESTE INDUSTRI

Skibsfarten er den eneste Industri, der bortsælger sine gamle Maskiner til Konkurrenterne. I alle andre Industrier ophugges det gamle, naar nyt installeres. Men Skibsfarten sælger som sagt sine udrangerede Skibe til inden- og udenlandske Konkurrenter. Dette gælder ikke for danske Redere alene, men for næsten alle Redere i næsten alle Lande.

I England har Skibsfarts-Pressen i aarevis protesteret imod denne Trafik, og engelske Redere er vel sagtens dem, der stærkest har følt Konkurrencen mellem deres nye Skibe og de gamle, de solgte for en Slik til Nationer med billigere Arbejdskraft og uden mange af de Hæmninger, som de moderne Skibsfartslove paalægger de gamle Skibsfartsnationer.

Paa Dampskibsselskabet *Torm's* Generalforsamling — Torm giver i Aar 20 Procent mod 15 Procent Udbytte sidste Aar — udtalte Formanden, Skibsreder C. Kraemer, at desværre var ikke alle de danske Skibe, der i Aarets Løb er taget ud af Oplægning, gaaet i Fart under dansk Flag. En Del er solgt til Lande, hvor Driftsomkostningerne er langt lavere end de danske, og man har derved skaffet den danske Østersøflaade en skærpet Konkurrence paa Halsen. Det er ikke til ringe Skade for det danske Skibsfartserhverv, fortsatte Formanden, at man for et ganske ringe Tillæg til Salgsprisen har foretrukket at sælge Skibene til vore Konkurrenter fremfor at sælge dem til Ophugning.

Der er vist ingen, der er uenig med Skibsreder Kraemer i denne Betragtning.

## EN BEMÆRKESESVÆRDIG BERETNING OM SKIBETS JOMFRUREJSE

er der ingen Tvivl tilbage med Hensyn til Skibets Evne til at drive sig frem i en Stampesø.

Naturligvis tog Skibet en Del Vand ind, men naar man sammenligner Skibets Præstation med andre Skibes, klarede det sig stolt. Skibet klarer sig ualmindelig godt i en Stampesø; ethvert almindeligt Skib i lastet Tilstand vilde være gaaet mindst 20 Omdrejninger ned i Fart. Kul blev vejet saa nøjagtigt som muligt. Jeg hjalp personlig første Maskinmester, men med saa faa rolige Dage var det meget vanskeligt, da Skibets Bevægelser foraarsagede en Svingning i Vægtstangen; men at Vejningen har været temmelig nøjagtig, fremgaar af den Kulbeholdning, der er tilbage.

Da alt det Kul, der benyttedes, kom fra *cross bunker* og fra Broen forude, kunde den forbrugte Mængde nøjagtig konstateres ved at maale den lille Smule, der var til Rest. Denne Maaling foretoges meget omhyggeligt af Førstemaskinmesteren, Styrmanden og mig selv, og gav et Forbrug, der kun varierede 0.2 fra det Forbrug, vi konstaterede ved Vejningen under Overfarten.

Skønt Sidedønningerne til Tider var meget stærke, rullede Skibet ikke overdrevent og altid ganske jævnt, et Forhold, der ganske godt lader sig sammenligne med de Erfaringer, jeg har haft med andre Skibs under lignende Omstændigheder.

Gennemsnitshastigheden kunde inoget let have været større, men al Hastigheden er opnaaet ved Damp alene; ja, hvis man, som jeg allerede har gjort opmærksom paa, lod Strømmens Indflydelse spille ind, vilde dette være til Fordel for Skibet, saa dets virkelige Hastighed vilde ligge højere.

Det er velkendt, at Brasilstrømmen er svagest i Februar og ofte overhovedet ikke eksisterer. Derfor er de sidste 18 Dage af Udturen et virkeligt Bevis for, hvad Skibet med Lethed kan udrette. Skibets gennemsnitlige Fart i disse 18 Dage var 11.1 Knob. Kun tre af disse Dage var Søen glat, og i adskillige var der store Dønninger.

Jeg maa udtrykkelig fremhæve den udmærkede Maade, Skibet opfører sig paa under en Stampesø. Dette er visselet et stærkt Argument til Fordel for »Arcformen«. Jeg er slet ikke i Tvivl om, at Skibet har været en stor Succes.

Maskineriet arbejdede glat og fortræffeligt under hele Turen; intet Slik sporedes, og hele Turen forløb uden Afbrydelse.

# HVORFOR TRÆSKIBENE FORSVINDER

EN INTERESSANT TEORI FREMSAT AF  
"NORSK VERITAS"

Der er flere Aarsager til den store Formindskelse af Træskibsflaaden, der har været iøjnefaldende i de sidste Aar. Dr. J. Bruhn, Direktør for Norsk Veritas, har i en Artikel i Norsk Handels og Søfarts Tidende gjort dette Problem til Genstand for nogle interessante Betragtninger.

Dr. Bruhn peger paa en Række Forlis og Havarier og udtaler, at det særlig er Tendensen til at anbringe tung Last i en Bunke midtskibs, der er skæbnesvanger for Skibet. Denne koncentrerede Vægt vil selvfølgelig have Tendens til at trykke Bunden midtskibs med deraf følgende mere eller mindre Lækage og muligvis Forlis. Det er altid nødvendigt at tage visse Hensyn ved Anbringelse af tung Last i et Træskib, ligegyldigt hvorledes Skibet maatte være bygget, eller hvor det maatte være klassificeret. Bygges et Skib solidere, kan der tages lidt større Frihed ved Fordelingen af Lasten, men ethvert Træskib kan faa Bunden ødelagt ved en mindre heldig Fordeling af Lasten. Det faktiske Forhold er, at Træskibe bygges i Henhold til en Styrke-Norm, som er mere eller mindre ens overalt, og hvis Skroget svigter, kan man gaa ud fra, at det ikke, naar tung Last føres, skyldes manglende Materiale dimensioner, men en uheldig Anbringelse af Lasten.

Af Klassifikations selskaberne er det alene Det norske Veritas, som gennem Tiderne har haft bestemt formulerede Regler for Anbringelse af Last i Træskibe. Særlig har de saakaldte Bæreevnebestemmelser været karakteristiske for den norske Institution. Disse har vist sig hensigtsmæssige som en bestemt Vejledning for Indtagning og Anbringelse af forskellige Slags Last, hvor i andre Tilfælde det hele overlades til Skibsførerens ubetingede, selvstændige Skøn. I Marts 1920 indskærpede Det norske Veritas Bestemmelserne om Anbringelse af Lasten ved et Cirkulære til alle Træskibsredere, og i December samme Aar blev dette igen gjort i et Cirkulære til alle norske Skibsredere. Forøvrigt har Det norske Veritas trykt de her omhandlede Bestemmelser angaaende Anbringelse af tung Last foruden i Reglerne for Træskibe ogsaa i det aarligt udkommende Skibsregister og paa Bagsiden af Klassifikationscertifikaterne. Til Trods for dette forekommer der adskillige Tilfælde, som viser, at Hensynet til en rimelig Fordeling af tung Last i Træskibe stadig bliver tilsidesat, og Skibsredernes Opmærksomhed er derfor nu igen i Henhold til Beslutning af Veritas' faste Komité blevet henledet paa Forholdet.

## FRAGTRATETALLET FOR FEBRUAR 1934

Fragtratetallet faldt fra 99.7 i Januar til 99.3 i Februar. Maanedens Gennemsnitskurs for Sterling og Dollar har været omtrent som i Januar, saaledes at Nedgangen skyldes Bevægelser i de noterede Rater.

Januar—Marts 1925 gsnthl. .... 100.0			
Februar 1933....	105.0	September, 1933.....	98.6
Marts — ....	103.9	Oktober — ....	99.3
April — ....	100.8	November — ....	98.3
Maj — ....	99.0	December — ....	98.9
Juni — ....	98.5	Januar, 1934....	99.7
Juli — ....	98.2	Februar — ....	99.3
August — ....	99.2		

Særlig kan nævnes en nedadgaende Tendens i Raterne for Kul til danske Havne, samt en Nedgang i Kornfragterne, som har gjort sig gældende saavel for La Plata som for Australien. Endelig laa Raterne i vestindisk og transatlantisk Timecharter højere end i Januar.

Paa Grundlag af Dansk Dampskibsrederiforenings Oplægningsstatistik i Forbindelse med supplerende Oplysninger anføres nedenstaaende Oversigt, der omfatter samtlige Damp- og Motorskibe i den danske Handelsflaade.

Oplagte Danske Damp- og Motorskibe ved Maanedens Begyndelse

	Antal Skibe	Brutto Reg. T.	Tons Dødv.
Marts 1933.....	101	206,000	310,000
April — .....	95	203,000	308,000
Maj — .....	97	210,000	320,000
Juni — .....	78	190,000	289,000
Juli — .....	50	127,000	185,000
August — .....	41	99,000	138,000
September — .....	38	86,000	117,000
Oktober — .....	39	80,000	111,000
November — .....	40	81,000	115,000
December — .....	37	77,000	109,000
Januar 1934.....	36	73,000	102,000
Februar — .....	50	100,000	146,000
Marts — .....	50	99,000	145,000

Det vil ses, at Oplægningsernes Omfang kun er forandret ubetydeligt i Februar.

## "DANSK SØFARTS TIDENDE'S" FRAGTBERETNING

København, den 20. Marts 1934.

Fragtmarkedet er stadig ualmindelig sløjt — saavel i de oversøiske Markeder som i de europæiske Farvande, og det lader til at have lange Udsigter med den længe ventede Bedring. For La Platas Vedkommende har stærkt og vedvarende Regnvejr forsinket Transporten af Kornet til de respektive Udsikningshavne, og Befragtningen er derved gaaet i Staa — hvad prompt Afskibning angaar. For April og Maj Positioner betales 1/- à 1/6 over Raten for prompt, men der er ingen rigtig Gang i Forretningerne, og La Plata's Passivitet influerer paa andre Markeder.

Hverken Østen, Australien, Pacific, Nord-Amerika eller Canada har Anvendelse for Tonnage — udover ganske enkelte Laster fra Tid til anden. Donau og Sortehavet er forholdsvis gode Aftagere, men der slutes alt for billigt, og billige Fragter er saa sandt Omkvædet over det hele.

### TRÆLASTMARKEDET

Den Gruppe indenfor Redere i Danmark, Sverige

og Norge, som arbejder for en i allerhøjeste Grad paakrævet Forhøjelse af Trælastaterne, vil forhaabentlig faa Held med sit Arbejde, og lidt efter lidt kan det maaske lykkes at faa andre med — til Gavn for hele Fragtmarkedet. De i sidste Uge rapporterede Afslutninger fra Østersøen afviger ikke fra hvad der tidligere er gjort, men Markedet har en decideret fastere Tendens.

Hvidehavet noterer uforandrede Rater, og saa vidt man ved, er der endnu ikke sluttet for en eneste Stdr.

Leningrad har sluttet en Baad eller to for en enkelt Rejse og flere Kontrakter er i Arbejde, men Raterne maa nødvendigvis op, før det kan blive til noget.

Canada: 850/900 Std. Campbellton/Gt. Yarmouth 50/- 52/6. 600 Ctd. Halifax/W.B.E.I. 52/6.

### KUL, KOKS etc.

er daarligere end nogensinde. 3000 Tonnere faar nu knapt 3/10<sup>1/2</sup> fra Østkysten til Kbhvn. med 1,000 t. Losning, og 2,100 t. skal have akcepteret 3/10<sup>1/2</sup> Forth/Korsør 500 t. Losning. Koks Pont Brulé/Kbhvn. 1500/2500 t. 5/3 5/6, Danzig/Gdynia-god

FRAGTBERETNINGEN FORTSAT FRA FOREGAAENDE SIDE

dansk Havn 1,800 t. 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. 4/3, 3,200 t. Malmø 3/6. Danzig/Gdynia-Dublin 4/3 3,400 t., 5/- 2,200 t.

## MIDDELHAVET etc.

Udgaende er blottet for enhver Interesse. Fra Østkyst U.K. til Vest Italien ses sluttet til en saa »tosset« Rate som 5/5<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. for 7,200 t., medens 5/6,000 Tonnere faar 5/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d., 3,500 t. 5/9, og fra Wales 5/11 4,600 t. 6/- 4,500 t., 5/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. 6,500 t., Venedig 6/9, Palermo 6/3, Pt. Said 5/9. Emden/Braila 6/9 6,000 t., Gdynia/Galatz og Braila 8/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 6,000 t., Gdynia/Adriaterhavet 7/6 7/9.

*Hjemgaende:* Donau har været livlig — dog uden nævneværdige Rateforbedringer.

5,600 t. Antwerpen/Rotterdam 13/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. 5,700 t. Antwerpen/Rotterdam 13/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, U.K. 14/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. 5,750 t. Antwerpen/Rotterdam 13/9, U.K. 14/6. 4,700 t. Bergen/Oslo 16/-.

Sortehavet/Antwerpen-Rotterdam 9/3 9/9, Option Norden 11/6 11/9. Sortehavet/Dalny-Shanghai fra 14/3 til 14/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 6d. mere hvis Vladivostock. Mariupol/U.S.A. 6,300 t. Kul 10/9, Poti/U.S.A. 7/8,000 t. Erts 12/9. Alexandria/Hull 8/9d., Split/Limhamn 5,000 t. Bauxite 7/6.

## NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Kul fra U.K. til U.S.A. betaler kun 5/9 à 6/-, til Montreal ca. 6/-, og der er kun én Last for hver tiende Baad.

Montreal aabner sandsynligvis saa sent som omkring 5. Maj — imod Midten af April i Fjor, men den sene Aabning vil maaske faa en heldig Indflydelse paa Markedets Udvikling. Foreløbig noteres 1/6d. U.K. og tilsvarende lavt til Antwerpen/Rotterdam, Middelhavet etc. Cuba/U.K. 13/6 7,000 t., 4,500 t. Antwerpen/Amsterdam 13/-, San Domingo/U.K. Kont. 13/- 4,500 t. Hampton Roads/Japan 8,500 t. scrap 11/- f.i.o. Gulfen/Middelhavet 7/800 std. Pitchpine 11/0, Rosario og Santa Fé 1,000 Std. Pitchpine \$11.

Fra Vestkysten rapporteres nogle Forretninger til Kina paa Lumpsum Basis, ellers er alt meget roligt.

## SYDAMERIKA

Wales/B. Aires betaler 8/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 9/-, Rio 8/-, Montevideo 8/6, La Plata 9/6. Kornbefragtingerne har været stærkt paavirket af det daarlige Vejr, som har forsinket Fremkomsten af Varerne til Udskibningshavnene, og sikkert ogsaa skadet Høsten. Marts Baade har derfor et ualmindelig daarligt Marked, og selv om det ser bedre ud for senere Positioner, er det helt umuligt at vide, hvorledes Sagerne vil udvikle sig.

B. Aires/Antwerpen-Hamburg noterer 12/9 13/- April.

San Lorenzo/U.K. Kont. 5,500 t. 15/9 April. San Lorenzo/U.K. A/Hamburg 7,300 t. 14/9 April. San Lorenzo p.p. U.K. 6,400 t. 14/3 Marts. B. Blanca/Middelhavet 7,000 t. 13/6 ppt. B. Blanca/Grækenland flere 6/7,000 Tonnere 13/6 13/9 ppt.

## ØSTEN

Syd Australien/Europa 23/6, Marts/April, Vest Australien 22/6 23/- April. Madras/Middelhavet 23/-, Kont. 24/-; Saigon/Frankrig 11,000 t. 23/6 Maj, 7,000 t. Kul 24/3, Marts, Pt. Redon/Rouen 7,000 t. Kul 21/-. Mauritus/U.K. 8,000 t. Sukker Sept./Okt. 18/-; Durban/Perim 5,500 t. 8/-, Singapore 7,500 t. 6/-.

## TIMECHARTER

Vest Indien: 2,500 t. \$1.25. 3,000 t. optil 4,500 t. \$1.10. \$1. 5,350 t. del. Havana redel. U.K. Kont. via Gulfen 4/6.

*Tank:* ganske livlig Befragtning med faste, tildels stigende Rater.

## ST. THOMAS OG ST. JOHN

## Midlertidig Ændring i Skibsafgifterne

**S**ektion 1. Paalæggelsen og Afkrævningen i Følge Forordning af 6. August 1914 af Skibsafgifter af Fartøjer, der lossere Kul og Bunkerolie paa St. Thomas til Anvendelse for de Skibe, der anløber Havnen i St. Thomas for at faa Bunkers, suspenderes herved fra og med Datoen for denne Forordnings Ikrafttræden og til den 30. Juni 1934 inklusive.

Sektion 2. I den Periode, hvor Tonnageafgifterne er suspenderede i Kraft af Sektion 1, skal The Colonial Treasury indbetale i St. Thomas Havnevæsens Kasse et Beløb, der svarer til Summen af de Tonnageafgifter der eller vilde være blevet betalt; dog under den Forudsætning, at det saaledes indbetalte Beløb ikke overstiger 5000 Dollars i den omhandlede Periode.

Sektion 3. Denne Forordning skal træde i Kraft 30 Dage efter, at den er blevet sanktioneret af Guvernøren.

Saaledes vedtaget af The Colonial Consail for St. Thomas and St. John ved et ekstraordinært Møde, der afholdtes den 30. Marts 1933. Guvernøren sanktionerede Loven den 19. Januar 1934.

## HAVNETRAFIKKEN PAA ROTTERDAM OG NIEUWE WATERWEG

I Følge foreliggende Meddelelser stiller Indklaringslallene til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, samt Nabolandenes Havne, for de første 2 Maaneder af indeværende Aar, sammenlignet med samme Periode i Fjor, sig saaledes:

	NIEUWE WATERWEG		ROTTERDAM	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1934	1,927	3,205,169	1,582	2,416,753
1933	1,758	2,867,404	1,413	2,074,553
Forskel:	+ 169	+ 337,764	+ 169	+ 342,200
	HAMBURG		ANTWERPEN	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1934	2,466	3,205,169	1,554	2,750,199
1933	2,545	2,723,712	1,501	2,746,444
Forskel:	- 79	+ 92,017	+ 53	+ 3,755

I de første 2 Maaneder af indeværende Aar var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg og til Rotterdam henholdsvis 454,970 Tons større og 333,446 Tons mindre end til Antwerpen.

## Afgang fra Verdensflaaden

Germanischer Lloyd oplyser i sin Statistik for December i Fjor, at der i Maanedens Løb solgtes i alt 56 Skibe, og heraf købte Grækerne 16 Skibe paa tilsammen 65,345 Brutto Tons. Til Ophugning solgtes i December 146,505 Br. Tons, og Storbritannien solgte flest Skibe. Totalforlisene omfattede 47 Skibe, repræsenterende 39,604 Br. Tons, og den samlede Afgang fra Verdensflaaden var i December 102 Skibe paa i alt 186,109 Brutto Tons.

## Udførslen af polske Kul over Danzigs Havn i Januar Maaned 1934

Generalkonsulatet i Danzig indberetter, at der over Danzigs Havn ifølge derom modtaget Oplysning gennem det herværende Havneudvalg i Løbet af Januar Maaned er udført 357,580 t. Kul, deraf til Danmark 39,055 t. mod 363,495 t., deraf til Danmark 46,451 t. i December Maaned 1933.

Udførslen er fordelt paa følgende Maade:

	Tons
Sverige	105,611
Danmark	39,055
Italien	45,509
Frankrig	98,438
Finland	6,923
Norge	7,315
England	1,600
Grækenland	5,375
Tyskland	1,595
Belgien	6,530
Irland	20,674
Holland	9,375
Island	3,985
Jugoslavien	5,595

357,580

## Fra SØ – HAVN og VÆRFT

### Moderne Havnedrift.

#### Det store Fordelingsskur i Hamburgs Havn

Kaiverwaltung i Hamburg, som i de sidste Aar er gaaet mere og mere over til at være et forretningsmæssigt optrukket Foretagende, har under Ledelse af den nye maritimt og merkantilt uddannede Direktør truffet en hel Del praktiske Forandringer saavel i Organisationen som Driften i Havnen. Bl. a. er der skaffet et stort Samlingssted for Varer i Frihavnen, som kaldes Fordelingsskuret Kamerunkai. Til Videreforsendelse til andre Lande kommer hertil fra alle tyske og nærliggende Industricentre, der i store Mængder opsamlede Varepartier, som af Jernbanen befordres til meget reducerede Fragtrater. I Aarets Løb kommer der saaledes fra Berlin ca. 18,000 Tons, Schlesien 2000 Tons, Tsjekkoslovakia 40,000 Tons, Øst-Ungarn 20,000 Tons, Sachsen 26,000 Tons, Mellem-Tyskland og Thüringen 32,000 Tons, Bayern 24,000 Tons, Niedersachsen 4000 Tons, Sveits 6000 Tons, Sydvest-Tyskland 22,000 ton, Hessen 10,000 Tons, Westfalen 22,000 Tons og Rhinlandet 24,000 Tons til Fordelingsskuret Kamerunkai. Fordelingen af disse samlede Varer samt Viderebefordringen af disse til de forskellige Baade foretages af Speditørene i Hamburg. I 1933 afgik der fra Hamburg regelmæssigt 40 Baade om Ugen til andre tyske Havne, 31 til Norge, Sverige og Danmark, 12 til Finland, Sovjetunionen og Randstaterne, 13 til Holland, Belgien, Frankrig, 25 til Storbritannien og Irland, 10 til Portugal, Spanien, Italien, Levanten og Sortehavet, 6 til Østkysten af Nordamerika, 3 til Vestindien, Centralamerika og Mexico, 4 til Østkysten af Sydamerika, 2 til Vestkysten af Amerika, 5 til Afrika, 7 til Persien, Britisk-Indien, Hollandsk-Indien og Østasien samt 1—2 til Australien og Sydhavet.

#### Tonnage- og Moleafgifter i Callao

Naar de store Havnearbejder, som den peruvianske Regering har paabegyndt i Callao Havn, er tilendebragt — antagelig i Løbet af 6 Maaneder — vil nedenstaaende forhøjede Tonnage- og Moleafgifter træde i Kraft, indberetter den danske Generalkonsul i Peru.

Art. 1). *Tonnageafgift* betales af alle fremmede Skibe, for hver af de første 10 Gange de anløber Callao Havn, i et Kalenderaar, for at losse eller lade. Afgiften er 10 Cents u.s.c. pr. Netto Registertons.

Art. 2). *Moleafgift* betales af alle fremmede Skibe, der lægger til ved Mole, for hver Dag, eller Part af en Dag, der er mere end 4 Timer, de bruger for at losse eller lade. Afgiften er 4 pCt. u.s.c. pr. Netto Registertons.

Denne Afgift er underkastet en Forøgelse eller Formindskelse, eftersom Forholdet er mellem den Last, der lades eller losses i Callao Havn, og Skibets Netto Register-ton.

Naar Lasten er indtil 2½ pCt. incl. af Skibets Netto Registertons, er en Formindskelse af 85 pCt.

Mere end 2½ pCt. indtil 5 pCt. af Skibets Netto Registertons, en Formindskelse af 70 pCt.

Mere end 5 pCt. indtil 10 pCt. incl. af Skibets Netto Registertons, en Formindskelse af 40 pCt.

Mere end 10 pCt. og indtil 20 pCt. incl. er Afgiften netto. Mere end 20 pCt. og indtil 50 pCt. incl. en Forøgelse af 20 pCt.

Mere end 50 pCt. og indtil 100 pCt. incl. en Forøgelse af 50 pCt., og

Mere end 100 pCt. en Forøgelse af 100 pCt.

Art. 3. Friltaget for disse Afgifter er Krigsskibe af alle Nationer samt Skibe, der er i Havsnød og som anløber Callao som Nødhavn og ikke udlosser anden Ladning end den, der er nødvendig for Skibets Redning, og som efter at være repareret ikke indtager Ladning bestemt til Eksport.

Det er obligatorisk for alle Skibe at lægge til Mole, enten ved Terminal Maritime, den nye Havn, eller i Muelle y Darsena, den nuværende Havn, for at lade eller losse.

Betalingen af disse Afgifter skal finde Sted, saasnart det nye Havneanlæg, Terminal Maritime, bliver afleveret til Drift. Afgifterne vil være at erlægge direkte til vedkommende Administration.

#### Sommerens Turistdampere

De fleste store Rederier har nu tilrettelagt Fartplanen for Sommerens Turisttrafik, og Turistforeningen for Danmark kan allerede nu meddele, at der foreløbig er anmeldt 45 Besøg af store udenlandske Turistdampere. Selskabsrejserne tilrettelægges med Glæde til Lande med lav Valuta.

Den første Baad bliver Gdynia—America Lines Dampere »Pulaski«, der kommer hertil først i April: I Juni tager Trafiken rigtig Fart, og i Dagene fra 11. til 26. Juni kommer der seks engelske, hollandske og tyske Dampere til København.

Foruden Gdynia—America Line kommer der i Sommerens Løb Dampere fra Wilson-, Cunard-, Orient-, Royal Mail-, Blue Star-, White Star- og Anchor-Line samt Canadian Pacific Line. Fra de hollandske Rederier kommer Dampere fra Rotterdam Lloyd, Holland—America Line, Kgl. Nederl. Dampskibsselskab og Stoomvaart Maatschappij Nederland. Tyskland repræsenteres af Norddeutscher Lloyd og Hamburg—America Linien. Endvidere fra Belgien Agence Maritime Internationale, fra Frankrig Compagnie Generale Transatlantique og fra Norge Bergenske Dampskibsselskab.

#### Estlands Handelsflaade

Estlands Handelsflaade er nu paa 385 Skibe paa tilsammen 127,334 Brutto Tons, og heraf er 76 Dampere paa i alt 95,986 Tons. Desuden findes 80 Flodskibe og andre mindre Fartøjer samt to større og tre mindre Isbrydere.

#### Jugoslaviens Skibsfarts Udvikling

Paa en for nylig afholdt Kongres af jugoslaviske Redere aflagde Rederiforeningens Præsident Dr. Knezevic Beretning og udtalte heri bl. a.: Skibsfarten i Jugoslavien har naturligt nok maattet lide under Verdenskrisen Følger, men alligevel har Handelsmarinen været i stadig og fremadskridende Udvikling, ogsaa til Trods for Kapitalmangel og en gennemgaaende ubetydelig Interesse hos Befolkningen. Jugoslaverne er som bekendt ikke noget Folk af Sømænd, men af Bønder. Antallet af professionelle Sømænd overstiger ikke 4500 Mand. De sidste Aars Udvikling af den jugoslaviske Søhandel har ikke blot haft stigende Frekvens af Adriaterhavnene til Følge, men tillige Oprettelsen af nye Linier paa de østlige Middelhavslande og den nærmere Orient, Linier, der tjener en stigende jugoslavisk Export til de respektive Lande. Med særlig Vægt pointerede Dr. Knezevic Adriaterhavs Linierne moderne og luxuest indrettede Dampere, der imødekom alle Krav fra det stigende Antal udenlandske Turister, der søgte til Dalmatiens skønne Kystbyer og Øer. Til Slut nævnte Præsidenten nogle oplysende Tal. Den jugoslaviske Handelsflaade var nu paa 184 Skibe med ialt 364,959 B.R.T., hvoraf dog kun 12 Skibe med 37,225 Tons havde maattet lægge op. En Kommission med Udarbejdelsen af en Skibsfartslov som Opgave er nu nær ved Tilendebringelsen af sit Arbejde.

#### Danske Navigatorers Bibliotek

har Lokaler i »Navigatorernes Hus«, Nyhavn 44, 1. Sal, hvorfra Bogudlaan finder Sted alle Hverdage fra Kl. 10 Fmd. til Kl. 3 Emd.

Desuden kan Bøger byttes og laanes i Marstal i Skibsførerforeningens Læseværelse, i Esbjerg hos Forvalter Thygesen, i Korsør hos Havnemester Hjorth-Jensen og i Helsingør hos Havnemester Andersen; i New York hos Superintendent for Scandinavian America Lines Dok i Hoboken.

Navigatorernes Opmærksomhed henledes paa, at der intet er i Vejen for i fremmede Havne at bytte Bøger fra et Skib til et andet, blot Laantageren sørger for at faa samme Antal Bøger tilbage, som de har modtaget fra Biblioteket, og afleverer dette Antal ved Skibets Hjemkomst.

## BEKENDTGØRELSE LEDIG LODSSTILLING.

En saadan er ledig ved Grønsund Lodseri (Hestehoved) og vil saavidt muligt blive besat med en dertil kvalificeret Mand mellem 25 og 38 Aar, der er i Besiddelse af Styrmands- eller Skibsførerbevis. Stillingen er ikke fastlønnet, men vederlagt med Part i Lodsfortjenesten, der for 1933 har udgjort ca. 2500 Kr. pr. Mand. Der fordres Indfødsret og Helbredsattest. Skriftlig Ansøgning vil være at indsende inden den 15. April d. A. til

Lodsdirektoratet, Overgaden o/V 60,  
København K.,

hvor alle yderligere Oplysninger gives.

Stillingen skal tiltrædes senest den 1. Maj d. A.

Lodsdirektoratet, den 9. Marts 1934.

## D.F.D.S. Begravelseskasse

har udsendt Beretning og Regnskab for Aaret 1933, af hvilket det fremgaar, at der i Kontingent og Indskud er indgaaet Kr. 11,118, i Renter af Formue Kr. 7256, i Restancer Kr. 413. Af Udgifterne bemærkes, at Begravelseshjælpen andrager Kr. 9000, medens der til en Række andre Poster er medgaaet Kr. 3015.22 ialt. hvorefter der i Sparekassen indestaar Kr. 15,956. Foreningens Formue var ved Aarets Udgang Kr. 149,769.45.

I 1933 var der en Formuefremgang paa Kr. 6777.90. Medlemsantallet var 1. Jan. 1933 1166. I Aarets Løb er optaget 33 nye Medlemmer, udgaaet af Foreningen 15 og døde 18, saaledes at Medlemsantallet den 31. December 1933 var uforandret 1166.

Den ordinære Generalforsamling afholdes Tirsdag den 27. Marts Kl. 8 Emd. i Parkteatrets Selskabslokaler, Østerbrogade.

## ►► POSITIONSLISTE PR. 20. MARTS 1934 ◀◀

## A

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antw.-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, ank. London 19.3.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aarø*, Olesen, ank. Burntisland 17.3.  
 m.t. *Aase Mærsk*, afg. Algier 23.2.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Aden 17.3. til Suez.  
 s.s. *Agnete Mærsk*, pass. Gibraltar 7.3.  
 s.s. *Alabama*, Jarltoft, afg. Tyne 2.3.  
 s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Algarve*, Lund, afg. Antw. forv. 4.4. til Casablanca.  
 s.s. *Alsia*, Heindorn, afg. Nordenham 17.3. til Hamburg.  
 s.s. *Alssund*, Nielsen, ank. Baltimore 4.3.  
 m.s. *Amerika*, Knudsen, pass. Azorerne 17.3. p. R. t. St. Thomas.  
 m.s. *Anglo Mærsk*, ank. Houston 8.3.  
 m.t. *Anna Mærsk*, afg. San Pedro 22.2.  
 m.s. *Annam*, Kragelund, afg. Aden 16.3. til Suez.  
 m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Santos forv. 24.3.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Sines 17.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Arnold Mærsk*, afg. Huelva 7.3. til Fredericia.  
 s.s. *Askø*, Kolster, afg. Barcelona 17.3. til Oran.  
 m.s. *Asnæs*, ank. Waterford 21.3.  
 s.s. *Astrid*, Madsen, pass. 39° 15' N. — 1° 50' Øst 16.3. p. R. t. Huelva.  
 m.s. *Australien*, Rasmussen, pass. Capeton 18.3. p. R. t. Antw.

## B

- s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Bellona*, Hansen, afg. Nakskov 28.3.  
 s.s. *Benedikt*, Clausen, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro Ruten.  
 m.t. *Bente Mærsk*, afg. Montevideo 28.2. til Talara.  
 s.s. *Bergenhus*, Schmidt, afg. Kbhvn. forv. 21.3. til Stettin.  
 s.s. *Betty Mærsk*, pass. Gibraltar 9.3. p. R. t. Hull.  
 s.s. *Birte*, Pedersen, pass. Ushant 18.3. p. R. t. Sete.  
 s.s. *Birgit*, Lisberg, afg. Danzig 13.3. til Bayonne.  
 s.s. *Bogø*, Nielsen, afg. Accra 28. 2. til Tenerife.  
 m.s. *Boringia*, Væring, afg. Port Said 17.3. til Genoa.  
 m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. Kanakri 18.3.  
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Dublin 13.3.  
 m.s. *Bretagne*, Egetoft, afg. Batoum 18.3.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Reykjavik 18.3.  
 s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Tanger forv. 21.3. til Ceuta.  
 s.s. *Brosund*, Hansen, pass. Louisburg N.S. 18.3. p. R. t. Philadelphia.  
 s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Swansea forv. 31.3. til Kbhvn.

## C

- m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *C. P. A. Koch*, Kbhvn.-Frederikshavn Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, afg. Bahia 18.3. til Kbhvn.  
 m.t. *Caroline Mærsk*, afg. San Pedro 22.2.  
 m.s. *Chastine Mærsk*, rapp. 40 m. SØ. for Lands End 3.3. til Casablanca.  
 s.s. *Charkov*, Holst, afg. Gdynia forv. 21.3. til Kbhvn.  
 m.s. *Chile*, Hansen, ank. Shanghai 16.3.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. New York 14.3. til Lissabon.  
 s.s. *Christiansborg*, ank. Havana 14.3.  
 s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Cornelia Mærsk*, afg. Gibraltar 24.2. til Agion.  
 s.s. *Cyriel*, Farup, ank. Alexandria 12.3.

## D

- s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. London forv. 23.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Dana*, Bang, afg. Jaffa 15.3. til Rotterdam.  
 m.s. *Danmark*, Hjernum, ank. Shanghai 14.3.  
 m.t. *Danmark*, Bjark, pass. 31n° 50' N. — 57° 15' V. 14.3. p. R. t. Stockholm.  
 s.s. *Delaware*, Christensen, afg. New York 17.3. til Oslo.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newc. forv. 27.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Douro*, Raaschou, afg. Memel 31.3. til Kbhvn.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Kbhvn. 27.3. til Thorshavn.  
 s.s. *Dronning Maud*, Posselt, Esbjerg-Parkeston Ruten.

## E

- s.s. *Ebro*, afg. Kbhvn. forv. 21.3. til Antw.  
 s.s. *Effie Mærsk*, ank. Limerick 7.3.  
 s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Casablanca forv. 31.3. til Tanger.  
 s.s. *Eleonora Mærsk*, Oplagt.  
 s.s. *Elie*, oplagt, Bertram-Larsen, ank. Esbjerg 16.2.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, pass. Gibraltar 10.3.  
 s.s. *Ellensborg*, ank. Kbhvn. 17.3.  
 s.s. *Emilie Mærsk*, ank. Leith 6.3.  
 m.t. *Emma Mærsk*, pass. Lizard 11.3. p. R. t. Ostermoor.  
 m.s. *England*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Erria*, Topp, afg. Singapore 17.3. til Saigon.  
 s.s. *Esther Maria*, Lüsberg, ank. Dublin 15.3.  
 s.s. *Estland*, Poulsen, ank. Barcelona 15.3.  
 m.s. *Europa*, Dahl, ank. Kbhvn. 15.3.

## F

- s.s. *Falken*, Jønson, Kbhvn.-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.  
 s.s. *Fiona*, Kbhvn.-Assens-Faaborg-Svendborg-Nyborg Rudj.-Svendborg Ruten.  
 m.s. *Fionia*, Christensen, ank. Singapore 16.3.  
 s.s. *Flynderborg*, ank. Hull 14.3.  
 s.s. *Fredensborg*, pass. Ushant 18.3.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Frederiksborg*, afg. Rufisque 17.3.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Pedersen, afg. Galveston 19.3. til Rotterdam.

## G

- s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Antw. forv. 23.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Georgia*, Jørgensen, ank. Tofte 18.3.  
 s.s. *Gerda Toft*, afg. Bordeaux 18.3. til Huelva.  
 m.s. *Gertrude Mærsk*, ank. New York 10.3.  
 s.s. *Gorm*, Jensen, ank. Vejle 18.3.  
 s.s. *Grønland*, Meinertz, afg. Zeebrügge 17.3.  
 s.s. *Gudrun Mærsk*, Oplagt.

## H

- s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Kbhvn. 23.3.  
 s.s. *Hans Mærsk*, afg. Savannah 8.3. til Charleston.  
 s.s. *Harald*, Henriksen, afg. Antw. forv. 27.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Aalborg 31.3. til Newc.  
 s.s. *Hertha Mærsk*, pass. Dunnet Hd. 27.2.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Antw. forv. 30.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Swansea 19.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Hroar*, Oest Jacobsen, afg. Hull forv. 29.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Hulda Mærsk*, ank. Svendborg 19.1.

## I

- m.s. *India*, Kruse, afg. Champerico 17.3. til Panama Canal.  
 s.s. *Inge Mærsk*, pass. Skagen 13.3. vestg.  
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Blyth 18.3.  
 m.s. *Irland*, Petersen, afg. Novorossisk 1.3.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Reykjavik 21.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Ivar*, Bastholm, afg. Kbhvn. forv. 24.3. til Antw.

## J

- s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
 s.s. *Jacob Mærsk*, afg. Alexandria 28.2. til Jaffa.  
 s.s. *Jan*, Jacobsen, pass. Finisterre 15.3. p. R. t. Belfost.  
 m.t. *Jane Mærsk*, afg. Istanbul 4.3.  
 m.s. *Java*, Skjoldam, afg. Hamburg 18.3. til Dunkirk.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

20. 3. 34

LONDON . . . . .	22,40	MADRID . . . . .	60,15
NEWYORK . . . . .	440,25	AMSTERDAM . . . . .	296,30
BERLIN . . . . .	173,85	STOCKHOLM . . . . .	115,65
PARIS . . . . .	29,05	OSLO . . . . .	112,70
ANTWERPEN . . . . .	102,65	HELSINGFORS . . . . .	9,85
ZÜRICH . . . . .	142,10	PRAG . . . . .	18,40
ROM . . . . .	37,85		



BRUG		KUN
Hempels		Skibsfarver
INDENBORDS		UDENBORDS
Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.		

s.s. *Jessie Mærsk*, rapp. 20 m. SW. for Lands End 2.3. til Casablanca.

s.s. *Johannes Mærsk*, rapp. 80 m. S. for Lands End 10.3.  
s.s. *Jolantha*, Hansen, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Jægersborg*, ank. Kbhvn. 18.3.

## K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Havana 15.3. til Norfolk.  
s.s. *Kentucky*, Hansen, afg. Kbhvn. forv. 10.3. til Manchester.  
s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Helsingør 17.2.  
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen. Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Knud*, Petersen, afg. Randers forv. 20.3. til Aarhus.  
s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, pass. Messina 17.3. p. R. t. Port Said.  
s.s. *Laura Mærsk*, ank. Hull 5.3.  
m.s. *Leice Mærsk*, ank. Colon 4.3.  
s.s. *Lexa Mærsk*, ank. Kbhvn. 14.3.  
s.s. *Lica Mærsk*, ank. St. John N.B. 3.3.  
s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Swansea 13.3.  
s.s. *Lilleborg*, ank. London 16.3.  
s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Holbæk 11.3. til B. Aires.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
s.s. *Magnus*, afg. Kbhvn. forv. 27.3. til Manchester.  
s.s. *Maja*, Lise, Aarhus-Hamborg Ruten.  
m.s. *Malaya*, Christensen, ank. Nakskov 14.3.  
s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Oran 17.3.  
s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. Kbhvn. 24.3. til London.  
s.s. *Maria Toft*, ank. Port Albert 19.3.  
m.t. *Marie Mærsk*, afg. New York 24.2. til Las Piedras.  
s.s. *Martin Carl*, Hjorth, ank. Swansea 17.3.  
s.s. *Maryland*, Ankensen, ank. Rosario 19.3.  
s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Spalato 22.2.  
m.s. *Meonia*, Frandsen, afg. Middlesbrough 17.3. til Hamburg.  
s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Neapel forv. 22.3. til Catania.  
s.s. *Møen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Pedersen, ank. Kbhvn. 18.3.  
s.s. *Nevada*, afg. B. Aires 10.3. til Kbhvn.  
m.s. *Nicoline Mærsk*, rapp. 140 m. S. for Valentia 9.3. til St. John N.B.  
s.s. *Nidaros*, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
m.s. *Niel Mærsk*, ank. Hongkong 8.3.  
s.s. *Nordborg*, ank. Genova 15.3.  
s.s. *Normandiet*, Sørensen, afg. Valencia 9.3.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Kbhvn. forv. 20.3. til Middelfart.  
s.s. *Oluf Mærsk*, rapp. 125 m. NW. for Valentia 19.2. til Halifax.  
m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Korsør forv. 19.3. til Vejle.

## P

m.s. *Panama*, Rasmussen, afg. Suez 17.3. til Port Sudan  
m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.

m.s. *Peru*, Sørensen, pass. Dakar 7.3. p. R. t. Sydney.  
m.s. *Peter Mærsk*, afg. Kobe 7.3.

## R

s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Leith forv. 27.3. til Kbhvn.  
s.s. *Rita*, Willarsen, afg. Stettin forv. 23.3. til Østnorge.  
s.s. *Rita Mærsk*, pass. Skagen 83. p. R. t. Køningsberg.  
s.s. *Robert Mærsk*, ank. Blyth 7.3.  
s.s. *Rosenborg*, ank. Fineidet 18.3.  
s.s. *Rota*, Petersen, afg. Newc. forv. 27.3. til Kbhvn.  
s.s. *Rømø*, Teilman-Thomsen, ank. Tyne 18.3.

## S

s.s. *Saga*, Thornung, afg. Trondheim 20.3.  
m.s. *Sally Mærsk*, ank. Antofagasta 9.3.  
s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Kbhvn. 18.3.  
s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Kbhvn. 23.3.  
s.s. *Seine*, Bellec, afg. Havre forv. 20.3. til Dunkirk.  
s.s. *Sejrø*, Huusum, afg. Swansea 9.3. til Pescara.  
m.s. *Siam*, Krarup, afg. Perth 16.3. til Adelaide.  
s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Methil 15.3.  
s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Riga forv. 24.3. til Kbhvn.  
s.s. *Skodsborg*, ank. Danzig 19.3.  
s.s. *Sleipner*, Dahm, ank. Thorshavn 15.3.  
s.s. *Slesvig*, Hansen, afg. Antwerp 9.3.  
s.s. *Sonja*, Egenfeldt-Nielsen, ank. Carontes 14.3.  
s.s. *Sonja Mærsk*, ank. Venezuela 14.2.  
s.s. *Stadion II*, afg. Gøteborg forv. 22.3. til Aarhus.  
s.s. *Stal*, Nielsen, afg. New York 16.3. til Santiago.  
s.s. *Stjerneborg*, afg. Portland 15.3.  
s.s. *Susan Mærsk*, pass. Hirtshals 7.3. vestg.  
s.s. *Svanhild*, Ekholdt, ank. Danzig 17.3.  
s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Manchester forv. 24.3. til Liverpool.  
s.s. *Søborg*, afg. Antw. forv. 20.3. til Kbhvn.  
s.s. *Søborg*, ank. Kbhvn. 18.3.  
s.s. *Sønderjylland*, Højmark, afg. Kbhvn. 21.3. til Limfjordsstationerne.

## T

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Randers 20.3. til Aarhus.  
s.s. *Tennessee*, Arel, afg. Kbhvn. 17.3. til New OrL.  
s.s. *Thyra*, Jans, afg. Kbhvn. forv. 26.3. til Odense.  
s.s. *Tiber*, Hull, afg. Dunkirk forv. 20.3. til Havre.  
s.s. *Tjaldur*, afg. Pasajes forv. 22.3. til Esbjerg.  
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Denia 21.3. til Cartagena.  
m.s. *Tongking*, Jørgensen, ank. Belfast 11.3.  
s.s. *Tovetil*, Vilsmark, ank. Neapel 19.3.  
s.s. *Trondhjem*, Thomsen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Catania forv. 27.3. til Messina.  
s.s. *Tyr*, Folkenberg, afg. Pasajes 17.3. til Esbjerg.

## U

s.s. *Uffe*, Hav, afg. Antw. 16.3. til Kbhvn.  
s.s. *United States*, Mecklenburg, afg. Kbhvn. 22.3. til Oslo.

## V

s.s. *Vendia*, Lund, ank. Esbjerg 22.3.  
s.s. *Vibeke Mærsk*, pass. Kbhvn. 8.3. nordg.  
s.s. *Viborg*, ank. Drammen 15.3.  
s.s. *Victoria* (D.F.K.), Kiilsgaard, ank. Gdynia 21.3.  
s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Kbhvn. 17.3.

## Y

s.s. *Ydun*, Fjeldborg, Kbhvnfl.-Horsens Ruten.  
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Clemmensen, Aalborg-Hamborg Ruten.

## Positionsliste for Sejlskibe 19.3.34

3m. Sk. *Elisabeth*, Grube, afg. Grangemouth 15.3.  
3m. Sk. *Merkur*, Rasmussen, ank. Bellina 17.3.  
3m. m.Sk. *Nordstjernen*, Kristensen, afg. Blankaholm 13.3.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 • 12610

samt paa alle Postkontorer



# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

Telefon Nr. 6300, Omst. til samtlige Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.

## DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

TLF.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

### STEVEDORE

Telefoner: **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.:  
537 & 4055 Mamdresch

Aalborg

### SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &

PAKHUSFORRETNING

ODENSE

### Toldbodens Motorfærge

ved N. P. Winding (V. Steen's Eff.) anbefaler sig med

## MOTORBADE

til Transport, Proviant, Stores, Færgning samt Trosseføring

Færgehuset - Nordre Toldbod

Telefon: Central 13.717

### AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte

Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

### Skibsproviantering

Schiffshandler

Ship Chandler

## H. S. Hansens Eff. A/S

Telefon Central 389  
Efter Kl. 6 Ordrup 3096

Amaliegade 43,  
København K.

Lager af alle Skibsfornødenheder

REDERI- & HANDELSSELSKABET

## MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL · KOKS · CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

## A/B. BRUHN Co. O/Y

(tidl. J. BRUHN, Etabl. 1879)

Skibsmæglere og Befragtnings Agenter

Medlemmer af

The Finnish Shipbrokers Association, The Baltic & International  
Maritime Conference og Nordisk Skibarederforening

KOTKA (Finland)

Tel.-Adr.: BRUHNCO, KOTKA

## CADENIUS & GRAHN A/B

SKIBSMÆGLERE

DAMPSKIBS- & BEFRAGTNINGS AGENTER

KUL-IMPORTØRER

Etabl. 1881

KOTKA - Finland

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka»

## VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM  
ANTWERP

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

Grundlagt 1874

## Th. Höeg \* Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Graa Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe  
Patent Mønje Graa Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.  
Telefon: Central 13779.

# CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

Kgl. Dansk Konsulat for Scotland.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

50. Aargang.

København 21. Marts 1934.

Nr. 12.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S. og E.-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar *Bredde- og Længdebestemmelser* for *danske Punkters Vedkommende* angives paa *Sekunder*, staar disse i *Parenthes*, 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*, og de der *angaar Fyr*, er angivet fra *Søen*.

## I. Østersøen.

### 591. (P). Sverige. Kalmarsund. Garpen Fyr ombygges.

(U. f. s. Nr. 9/521 og 11/708. Stockholm 1934.)

Omkring den 10. April d. A. paabegyndes en Ombygning af *Garpen Fyrtaarn* paa c.  $56^{\circ} 23',_5$  N.  $16^{\circ} 08',_0$  E. Under Ombygningen erstattes Fyret af et Reservefyr, der anbringes paa *Tagryggen* af et *Hus*. *Flammens Højde*: c. 9 m. *Synsvide*: 11 Sm. *Fyrkarakter* og *Lysvinkler* forbliver uforandrede.

### 592. (P). Sverige E.-Kyst. Valdemarsviken.

(U. f. s. Nr. 11/647. Stockholm 1934.)

Ved *Foraarsudlægningen* 1934 udlægges en *Stage* paa c.  $58^{\circ} 09',_{02}$  N.  $16^{\circ} 41',_{70}$  E., ved *W.-Siden* af *Løbet* til *Valdemarsvik* ved *Krogsmåla*.

### 593. Sverige. Stockholm Skærgaard. Revengegrundet Lys- og Fløjtetønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 11/646. Stockholm 1934.)

*Lys- og Fløjtetønden Revengegrundet* paa c.  $59^{\circ} 15',_2$  N.  $19^{\circ} 01',_2$  E. er genudlagt paa *Station* og *Reserve lystønden* inddraget.

(E. f. S. Nr. 8/401 1934.)

### 594. (T). Sverige. Stockholm Skærgaard. Svenska Björn Fyrskib midlertidig ombyttet.

(U. f. s. Nr. 11/645. Stockholm 1934.)

Fyrskibet *Svenska Björn* paa c.  $59^{\circ} 35'$  N.  $19^{\circ} 56'$  E. er midlertidig ombyttet med et Reservefyrskib med samme *Fyrkarakter* og *Taagesignaler*.

### 595. Finland. Bottniske Bugt. Fyr slukket for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 7/165, 7/166 og 7/167. Helsingfors 1934.)

Nedennævnte Fyr er slukket for *Vinterperioden*:

*Valsöarna* c.  $63^{\circ} 25'$  N.  $21^{\circ} 04'$  E. *Norrskär* c.  $63^{\circ} 14'$  N.  $20^{\circ} 36'$  E. *Strömningsbådan* c.  $62^{\circ} 59'$  N.  $20^{\circ} 45'$  E.

### 596. Finland. Bottniske Bugt. Storbrotten Fyrskib genudlagt.

(U. f. s. Nr. 7/168. Helsingfors 1934.)

Fyrskibet *Storbrotten* paa c.  $60^{\circ} 26'$  N.  $19^{\circ} 12'$  E. er atter udlagt paa *Station*.  
(E. f. S. Nr. 9/452 1934.)

597. (T). Finland. Skärgårdshavet. Skiftet. Rödakon Lys- og Klokketønde midlertidig inddraget.  
(U. f. s. Nr. 7/169. Helsingfors 1934.)  
Lys- og Klokketønden *Rödakon (Skiftet)* paa c. 60° 05' N. 20° 59' E. er for Tiden inddraget.
598. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skærgaard. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 7/149, 7/151, 7/152 og 7/153. Helsingfors 1934.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Gråhara* c. 60° 06' N. 24° 59' E. *Högholmskobben*. *Stora Öster Svartö*. *Gustavs-svärd*. *Skanslandet*. *Granhholm*.
599. (P). Finland. Finske Bugt. Helsingfors. Blekholm övre Fyr forandres.  
(U. f. s. Nr. 7/159. Helsingfors 1934.)  
*Blekholm övre* Fyr paa c. 60° 10' N. 24° 58' E. vil blive forandret saaledes, at Ledefyrinien *Blekholm övre* Fyr overet med *Blekholm nedre* Fyr kommer til at vise rødt Lys.  
(Kort Nr. 276.)
600. Finland. Finske Bugt. Lodsudkigsstationer lukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 7/158 og 7/160. Helsingfors 1934.)  
Nedennævnte Lodsudkigsstationer er lukket for Vinterperioden:  
*Gråhara* c. 60° 06' N. 24° 59' E. *Kotka*. *Hogland*. *Boistö*. *Orrengrund*.
601. Finland. Finske Bugt. Torra Hästen—Våtskär. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 7/150 og 7/178. Helsingfors 1934.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Onas* c. 60° 12' N. 25° 32' E. *Homanskär*. *Gråskär*. *Hamnholm*. *Risholm*. *Storhällen*. *Vinbärsören*. *Utterholm*. *Åggskär*.
602. Finland. Finske Bugt. Lovisa Skærgaard. Skarven Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 7/156. Helsingfors 1934.)  
*Skarven* Fyr paa c. 60° 18' N. 26° 21' E. er slukket for Vinterperioden.
603. Finland. Finske Bugt. Boistö. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 7/155. Helsingfors 1934.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Boistö* c. 60° 20' N. 26° 30' E. *Lövö*. *Ljusacklacken*. *Orrengrund*.
604. Finland. Finske Bugt. Kotka. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 7/154. Helsingfors 1934.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Pirköyri* c. 60° 28' N. 26° 59' E. *Tiutinen*. *Kukouri*. *Lelleri*. *Hietakari*. *Rankki*. *Manni*. *Kaunissaari*.
605. Finland. Finske Bugt. Hogland. Havnefyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 7/157. Helsingfors 1934.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Hoglands hamn* c. 60° 05' N. 26° 59' E.
606. Rusland. Kronstadt Bugt. Vrag fjernet. Vragafmærkning inddraget.  
(N. f. S. Nr. 11/874. Berlin 1934.)  
Vraget af Bugserbaaden, der laa sunket i 9,8 m Vand paa 60° 00' 21" N. 29° 34' 42" E., er fjernet og Vragafmærkningen inddraget.  
(E. f. S. Nr. 46/2175 1932.)
607. Estland. Finske Bugt. Tallinn Havn. Nyt Fyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 3/13. Tallinn 1934.)  
Et nyt Fyr, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4<sup>s</sup>, Lys 2<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, er tændt paa c. 59° 27' N. 24° 46',5 E., paa *Tallinn* Havn Nordmole Hoved. Flamens Højde: 9,5 m. Synsvidde: 8 Sm. Rød Trekantbaake. Fyret er synligt i Pejlinger fra 137° til 188°.

Det nye Fyr overet med *Tallinn* Bagfyr i Pejling 144° advarer E. fra mod *Vahe-madal* og *Paljassaar* Halvø.  
(Kort Nr. 276 og 268.)

**608. Estland. Finske Bugt. Tallinn Havn. Havnefyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 3/14. Tallinn 1934.)

Det hvide Blinkfyr paa c. 59° 27' N. 24° 46',<sub>5</sub> E., paa N.-Siden af det N.-lige Indløb til *Tallinn* Havn er forandret, saaledes at Fyret nu er synligt i Pejlinger fra 186° til Havnens N.-Mole.

Iøvrigt uforandret.

(Kort Nr. 276.)

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**

**609. Danmark. Sundet. Sletten Havn. Fyr atter tændt.**

*Sletten* Havnefyr er atter tændt og i Orden. c. 55° 57',<sub>2</sub> N. 12° 32',<sub>5</sub> E.

(E. f. S. Nr. 33/1977 1933.)

**610. Danmark. Sundet. Flakfort. Dragørfort. Skydeøvelser. Advarsel.**

Fra nedennævnte Søforter vil der i de vedføjede Perioder blive afholdt Skydeøvelser med Kanon.

Fra *Flakfort* (c. 55° 42' N. 12° 44' E.) fra den 16. April til den 4. Maj d. A., begge Dage inklusive, om Dagen. Hovedskudretning: E., Skudafstand: indtil ca. 5 Sm. Sikkerhedshøjde: c. 1,000 m.

Fra *Dragørfort* (c. 55° 35' N. 12° 41' E.) fra den 15. til den 31. Maj d. A., begge Dage inklusive, saavel om Dagen som om Natten. Hovedskudretning: E., Skudafstand: indtil c. 5 Sm. Sikkerhedshøjde: c. 1,000 m.

Naar Skydning finder Sted vises fra det skydende Fort: ☉

Om Dagen: Skydeflag (internationalt Signalflag O) og

om Natten: 3 røde Lanterner hejst over og under hinanden.

Endvidere vil der ½ Time før Skydningens Begyndelse blive hejst følgende Signaler under den ene Raanok paa Signalmasterne paa *Middelgrundsfort* og *Dragørfort*:

1) Kugle, Kugle, Cylinder, Kugle, naar der skydes fra *Flakfort*, og

2) Cylinder, Kugle, Kugle, naar der skydes fra *Dragørfort*.

Signalfigurerne hejses over og under hinanden, den førstnævnte Figur øverst. Naar der skydes paa Afstande over 6 km, hejses tillige en Kugle under Raaens anden Nok.

De nævnte Signaler er nærmest til Vejledning for Fartøjer, der manøvrerer i Farvandet, idet Skydningen vil blive standset for Skibe, der passerer dette.

Luftfartøjer advares imod, i de nævnte Tidsrum i Nærheden af de anførte Skudretninger at komme under de vedføjede Sikkerhedshøjder.

(E. f. S. Nr. 1/30 1934.)

**611. Danmark. Sundet. Kongedyb. Tønder genudlagt.**

Nedennævnte Tønder er genudlagt paa Plads:

*Trekroner NE.* c. 55° 42',<sub>2</sub> N. 12° 37',<sub>3</sub> E. *Trekroner NW.* *Trekroner SE.* *Mellemfort N.* *Mellemfort SE.*

(E. f. S. Nr. 1/33 1934.)

**612. Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Tolke Dyb. Afmærkning forandret.**

Følgende Forandringer i Afmærkningen af *Tolke Dyb* har fundet Sted:

1. Den rød- og hvidstribede Spidstønde med Ballon, *Tolke Dyb*, paa 54° 52' (20") N. 12° 09' (32") E., N. for en 4,7 m Stenrøse, er permanent inddraget.

2. En rød Spidstønde med 3 opadvendte Koste, *Flæskegrund W.*, er udlagt i 9,5 m Vand paa 54° 52' (30") N. 12° 09' (28") E.

(E. f. S. Nr. 8/409 1934. Kort Nr. 316 og 291. Danske Lods, Side 543. Søm.-Fort. Side 81, Nr. 16.)

613. **Danmark. Smaalandsfarvandet. Kirkegrund Klokketønde genudlagt.**  
Klokketønden *Kirkegrund* paa c.  $55^{\circ} 06' N.$   $11^{\circ} 23' E.$  er genudlagt paa Station og Vintersmærket inddraget.  
(E. f. S. Nr. 51/2961 1933.)
614. **Danmark. Farvandet Syd for Fyn. S.-lige Indløb til Marstal. Klørdyb S. Klokke-tønde genudlagt.**  
Klokketønden *Klørdyb S.* paa c.  $54^{\circ} 51' N.$   $10^{\circ} 33' E.$  er atter udlagt paa Station og Vintersmærket inddraget.  
(E. f. S. Nr. 51/2919 1933.)
615. **Danmark. Lille-Bælt. Als SE. Pøls Rev Klokketønde genudlagt.**  
Klokketønden *Pøls Rev* paa c.  $54^{\circ} 51' N.$   $10^{\circ} 06' E.$  er atter udlagt paa Station og Vintersmærket inddraget.  
(E. f. S. Nr. 51/2920 1933.)

(Se Tillæg.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

616. **Danmark. Indløbet til Isefjord. Rørvig E. Vesterløb. Sømærker genudlagt**  
De 2 hvide Stumptønder paa E.-Siden af *Vesterløb* paa henholdsvis  $55^{\circ} 57' (07'')$   $N.$   $11^{\circ} 48' (31'')$   $E.$  og  $55^{\circ} 56' (57'')$   $N.$   $11^{\circ} 48' (21'')$   $E.$  er atter udlagt paa Plads.  
(E. f. S. Nr. 47/2684 1933.)
617. **Danmark. Kattegat. Læsø Trindel Fyrskib. Oplysning om Radiofyr.**  
*Læsø Trindel* Radiofyr paa c.  $57^{\circ} 28' N.$   $11^{\circ} 20' E.$  er nu bragt i Overensstemmelse med Følgeblad til E. f. S. Nr. 1 — 1934.  
(Fyr-Fort. Side 237.)
618. **(P). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn. Fyr forandres.**  
Den 1. April d. A. forandres det hvide Blinkfyr med uregelmæssige Blink paa *Tyborøn* Havns gamle S.-Moles Hoved til at vise rødt, fast Lys.  
*Tyborøn* Havn: c.  $56^{\circ} 42',4 N.$   $8^{\circ} 13',6 E.$   
(Kort Nr. 259. Danske Lods, Side 448. Havnelods, Side 187. Fyr-Fort. Nr. 517.)  
(Se Tillæg.)

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

619. **Norge. Indløbet til Svolvær. Kjeøstein Fyr og Vabeinet Fyr forandret.**  
(B. f. F. Nr. 7. Oslo 1934.)  
*Kjeøstein* Fyr paa c.  $68^{\circ} 13',6 N.$   $14^{\circ} 34',6 E.$  og *Vabeinet* Fyr paa c.  $68^{\circ} 13',5 N.$   $14^{\circ} 34',4 E.$  er permanent forandret til at vise henholdsvis grønt, fast Lys og rødt, fast Lys.  
(E. f. S. Nr. 7/370 1934.)
620. **(T). Nordsøen. Wandelaar Fyrskib N. t. W. Vrag.**  
(Avis provisoire aux navigateurs. Ostende Marts 1934.)  
Vraget af et Fiskerfartøj ligger sunket 4 à 5 Sm N. t. W. for Fyrskibet *Wandelaar*. — Masterne er under Vandets Overflade.  
*Wandelaar* Fyrskib: c.  $51^{\circ} 22' N.$   $3^{\circ} 00' E.$
621. **(P). England. Harwich Anduvning. Shipwash Fyrskib flyttes.**  
(N. t. M. Nr. 404. London 1934.)  
E. f. S. Nr. 45/2592 1933 annulleres og erstattes med:  
Omkring den 1. Maj d. A. flyttes *Shipwash* Fyrskib c.  $3\frac{1}{4}$  Sm i Retningen  $280^{\circ}$  til c.  $52^{\circ} 02' N.$   $1^{\circ} 42' E.$ ,  $5,5$  Sm  $123^{\circ}$  fra *Orfordness* Fyr.  
(Kort Nr. 264.)

622. (T). Skotland. Anstruther Havn midlertidig lukket. Havnefyr midlertidig slukket.  
(N. t. M. Nr. 405 London 1934.)  
I Anledning af at en Slæbebaad er sunket i Indløbet til *Anstruther Havn*, er denne midlertidig lukket og Havnefyrene midlertidig slukket.  
c.  $56^{\circ} 13' N.$   $2^{\circ} 42' W.$

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

623. Frankrig. Ouistreham. Taagesignal forandres.  
(A. a. N. Nr. 11/441. Paris 1934.)  
Den 1. April d. A. vil Taagesignalet med Klokke paa *Estacade Est* paa c.  $49^{\circ} 17' N.$   $0^{\circ} 15' W.$  uden nærmere Meddelelse blive forandret til Signal med Nautofon, To-Stød hver  $15^s$ , Stød  $3^s$ , Pause  $2^s$ , Stød  $3^s$ , Pause  $7^s$ .
624. Frankrig. Ouessant. Roche Nividic Fyr atter tændt.  
(A. a. N. Nr. 11/434. Paris 1934.)  
*Roche Nividic* Fyr paa c.  $48^{\circ} 27' N.$   $5^{\circ} 09' W.$  er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 10/504 1934.)

#### VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

625. Island W.-Kyst. Faxaflói. Valhúsgrunn Lys- og Fløjtetønde genudlagt.  
(Telegram fra Fyrdirektøren. Reykjavik.)  
Lys- og Fløjtetønden *Valhúsgrunn* paa c.  $64^{\circ} 05',_1 N.$   $22^{\circ} 05',_3 W.$  er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 10/505 1934.)
626. Island NW.-Kyst. Straumnes NW. Hali (Djúpállsrif). Oplysning om Dybdeforhold.  
(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)  
Ifølge nye Oplysninger strækker 200 m Kurven NW. for *Straumnes* ved *Djúpáll* sig c. 15 Sm længere mod N. end angivet i Kortet. Nævnte Omraade, hvor Dybden er omkring 200 m, benævnes *Hali* (*Djúpállsrif*).  
Det omtrentlige Midtpunkt af det tilkomne Omraade indenfor 200 m Kurven ligger paa c.  $66^{\circ} 50' N.$   $24^{\circ} 50' W.$   
(Kort Nr. 270, 239, 147 og 283. Islandske Lods, Side 47.)
627. (T). Frankrig. Goulet de Brest. Undervandshindringer udlagt.  
(A. a. N. Nr. 11/435. Paris 1934.)  
Undervandshindringer, der er farlige for Sejladsen, er udlagt paa c.  $48^{\circ} 21' N.$   $4^{\circ} 30' W.$ , i Strødet *Nord du goulet*, S. for *Sainte-Anne* Bugt.  
En Lystønde, der viser rødt, fast Lys, er udlagt S. for Undervandshindringerne.
628. (T). Afrika W.-Kyst. Liberia. Monrovia. Cap Mesurado Fyr midlertidig forandret.  
(A. a. N. Nr. 11/444. Paris 1934.)  
*Cap Mesurado* Fyr paa c.  $6^{\circ} 19' N.$   $10^{\circ} 49' W.$  viser for Tiden hvidt, fast Lys. Fyrets Lysevne er meget svag.
629. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Floden. New Jersey. Finns Point Ledefyr atter tændt.  
(N. t. M. Nr. 9/486. Washington 1934.)  
*Finns Point* Ledefyr er atter tændt paa de tidligere Fyrbygninger, som følger: Forfyret viser hvidt Et-Blink hver  $4^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $3^s$ .  
Bagfyret, hvis Plads er  $1,4$  Sm  $7^{\circ} 40'$  fra Forfyret, viser hvidt, fast Lys.  
c.  $39^{\circ} 36' N.$   $75^{\circ} 32' W.$

- 630. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maryland. Tangier Sound. Tangier Island. Cod Harbor. Fyrs og Baakes Plads.**  
(N. t. M. Nr. 9/487. Washington 1934.)  
1. *Cod Harbor* Fyrs Plads er  $1\frac{1}{2}$  Sm  $330^\circ$  fra *Tangier Sound* Fyr.  
2. *Cod Harbor* Baakes Plads er  $1\frac{1}{2}$  Sm  $335^\circ$  fra *Tangier Sound* Fyr.  
 $37^\circ 48'$  ( $40''$ ) N.  $75^\circ 59'$  ( $30''$ ) W.

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

- 631. Porto Rico. Cape San Juan Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 9/496. Washington 1934.)  
*Cape San Juan* Fyr paa  $18^\circ 23'$  ( $01''$ ) N.  $65^\circ 37'$  ( $07''$ ) W. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver  $15^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $14^s$ .  
(E. f. S. Nr. 5/285 1934.)
- 632. Trinidad. Galera Point. Oplysning om Fyr.**  
(N. t. M. Nr. 408. London 1934.)  
*Galera Point* Fyr paa c.  $10^\circ 50'$  N.  $60^\circ 54'$  W. viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $45^s$ . Flammens Højde: 35 m. Synsvidde: 16 Sm.
- 633. Chile. Coreovado Bugt. Isla Quehui Fyr tændt.**  
(N. f. S. Nr. 11/935. Berlin 1934.)  
Paa SW.-Pynten af *Isla Quehui* er paa  $42^\circ 39' 00''$  S.  $73^\circ 32' 00''$  W. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $8^s$ . Flammens Højde: 57 m. Synsvidde: 11 Sm. Fyret er synligt i Pejlinger fra  $325^\circ$  til  $174^\circ$ .
- 634. Chile. Ancud Bugt. Punta Chulao W. Grund.**  
(N. f. S. Nr. 11/936. Berlin 1934.)  
En Grund med 3 m Vand er fundet paa  $42^\circ 18'$  ( $45''$ ) S.  $72^\circ 54'$  ( $00''$ ) W.
- 635. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Catalina Island. Fyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 9/499. Washington 1934.)  
Paa Midten af E.-Enden af *Catalina Island* er paa  $33^\circ 18'$  ( $09''$ ) N.  $118^\circ 19'$  ( $00''$ ) W. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $10^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $9^s$ . Flammens Højde: 80 m. Fyret, der er ubevogtet, er formørket i Pejlinger fra  $248\frac{1}{4}^\circ$  til  $72\frac{3}{4}^\circ$ .

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 636. Adriaterhavet. Dalmatien. Murter Bugt Anduvning. Grund.**  
(N. t. M. Nr. 407. London 1934.)  
En Grund med  $7,8$  m Vand ligger paa c.  $43^\circ 46'$  N.  $15^\circ 38'$  E.,  $0,3$  Sm  $14^\circ$  fra *Kukuljar* Fyr.
- 637. Grækenland. Lephtari Rock Fyr. Oplysning om Fyr.**  
(A. a. N. Nr. 5(3). Athen 1933.)  
*Lephtari Rock* Fyr er flyttet c. 30 m W. efter og installeret paa Vraget af Skibet *Volos*, der tidligere er strandet paa Skæret. Fyret viser hvidt Et-Blink, 20 Blink pr. Minut. Flammens Højde: 13 m. Synsvidde: 9 Sm.  
c.  $39^\circ 08'$  N.  $23^\circ 22'$  E.  
(E. f. S. Nr. 2/94 1933.)
- 638. Sorte Hav. Perekop Bugt. Sofievka (Sofievski). Fyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 402. London 1934.)  
Paa c.  $46^\circ 04'$  N.  $32^\circ 32'$  E.,  $0,65$  Sm  $225^\circ$  fra Baaken c. 1 Sm S. for *Sofievka*, er tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $10^s$ . Fyrbaake.



## IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

639. Madagascar E.-Kyst. Angontsi Red. Cape East. Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 390. London 1934.)  
*Cape East* Fyr paa c. 15° 16' S. 50° 29' E., 0,77 Sm<sup>1</sup>144° fra *Angontsi* Baake er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 5½<sup>s</sup>.
640. Forindien W.-Kyst. Vijayadurg Havn. Oplysning om Fyr.  
(N. t. M. Nr. 389. London 1934.)  
*Vijayadurg* Fyrs Synsvidde er formindsket fra 12 Sm til 5 Sm. c. 16° 34' N. 73° 20' E.  
(E. f. S. Nr. 50/2891 1933.)

## X. Asiens E.-Kyst med Japan.

641. Kinesiske Hav. Balabak Stræde. Kanabungan Island. Grunde.  
(N. t. M. Nr. 391. London 1934.)  
Nedennævnte Grunde er fundet i følgende Afstande og Retninger fra *Byan Island* SE.-Pynt:
1. En 6,4 m Grund 4,6 Sm 226°.
  2. - 3,2 m — 3,7 Sm 226°.
  3. - 5,0 m — 2,4 Sm 215°.
- Byan Island* SE.-Pynt: c. 8° 10' N. 117° 14' E.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

642. Tyrkiet. Marmarahavet. Ismid Bugt. Sejladforskrifter. Forbudt Ankrings-omraade.  
(N. t. M. Nr. 381. London 1934.)  
E. f. S. Nr. 51/2951 1933 annulleres og erstattes med:
1. Det er forbudt Skibe at løbe ind i *Ismid* Bugt uden forud indhentet Tilladelse fra den *tyrkiske* Regering.  
Naar Tilladelsen er modtaget, skal nedennævnte Regler følges:  
Skibene skal stoppe ud for *Deridja* for at tage en *tyrkisk* Embedsmand om Bord, førend de løber ind i Bugten og for at sætte ham i Land, naar de forlader Bugten, og de maa til enhver Tid rette sig efter de Signaler, der gives fra Signalstationen der. Det er Skibene forbudt at løbe ind i Bugten mellem Solnedgang og Solopgang, men de maa forlade Bugten til enhver Tid, forudsat at de 6 Timer i forvejen har meddelt dette til *Deridja Burnu*.  
Det tilraades Skibene at erholde Lods i *Istanbul* eller *Chanak*, før de løber ind i Bugten.  
*Deridja Burnu*: c. 40° 45' N. 29° 23' E.
  2. Ankring i *Ismid* Bugt er forbudt i et Omraade, der mod W. er begrænset af en Linie i Retningen 16° fra *Dil Burnu* til den modsatte Kyst og mod E. af en Linie fra et Punkt 1,3 Sm 166° fra *Dil Burnu* i Retningen 21° til den modsatte Kyst.  
*Dil Burnu*: 40° 44' (30") N. 29° 30' (50") E.

## Kort, Farvandsbeskrivelser m. m

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

Korta eller  
Bogs Nr.

*England*:

- T Supplement No. 2 to Arctic Pilot, Vol. III.  
T Supplement No. 7 to West Coasts of Central America and United States Pilot.  
T Supplement No. 1 to South America Pilot, Part I.  
R 2887 North America. California. — San Pablo and Suisun bays.  
R 2912 China Sea. — St. Paul bay to Emergency point.

## Tillæg.

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

## 643. (P). Danmark. Køge Bugt. Køge. Oplysning om Dybde i Havn. Ledefyrilinje forandres.

1. Dybden er ved daglig Vandstand 7,0 m midt i det uddybede Løb, der i Yderhavnen er c. 50 m bredt og i Inderhavnen, indtil 250 m W. for Svajebassinet, indtil 55 m bredt. Resten af Inderhavnen har en Vanddybde paa 5 m og en Bredde af 55—80 m.

2. De midlertidige røde, faste Ledefyr vil i Løbet af den nærmeste Tid blive forandret til grønne, faste Fyr og indgaa i den permanente Fyrbelysning.

Køge Havn: c. 55° 27',<sub>2</sub> N. 12° 12',<sub>2</sub> E.

(E. f. S. Nr. 46/2616 1933. Kort Nr. 210 og 278. Danske Lods, Side 285, Havnelods, Side 94. Fyr.-Fort. Nr. 306 C.)

## 644. Danmark. Lille-Bælt. Tvinsbjerg Vinkelfyr i Uorden.

Vinkelfyret *Tvinsbjerg* paa c. 55° 19' N. 9° 54' E. viser for Tiden fast Lys. Fyret vil snarest blive bragt i Orden.

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

## 645. Danmark. Kattegat. Østre-Flak Fyrskib. Oplysning om Radiofyr.

*Østre-Flak* Radiofyr paa c. 56° 58' N. 10° 54' E. er nu bragt i Overensstemmelse med Følgeblad til E. f. S. Nr. 1 — 1934.

(Fyr.-Fort. Side 237.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

AKTIESELSKABET  
**MARITIME AGENCY**

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450      Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K



REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTEURER

## BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN



KONTRAHENTER FOR  
STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

## FRIED. KRUPP

GERMANIAWERFT

AKTIENGESELLSCHAFT      KIEL

### SKIBSBYGNING

FRAGT- & PASSAGERSKIBE AF  
ENHVER STØRRELSE OG TYPE

SPECIALITET:

TANKSKIBE OG  
LUKSUSYACHTS

EGNE DOKANLÆG  
FOR REPARATIONER  
OG OMBYGNING

### MASKINBYGNING

DIESELMOTORER - DAMPKEDLER  
TRYKLEJER

REPRÆSENTANT FOR DANMARK:

**INGENIØR ALLAN THIERRY**

TOLDBODVEJ 28    TLF. C. 10036    KØBENHAVN K.

*- og se nu  
Carlsberg*

**"GAMLE"**  
eller  
**"HOF"**

*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

**O**wners' &

**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

**Price 13/-** postage paid.

*Published by*

**Nautical Publishing Co.**

33, Amaliegade, Copenhagen.

TELEGR.-ADR.: YARD

TELEFON 4101, STATSTLF. 9

# A/S AALBORG MASKIN- & SKIBSBYGGERI

TØRDOK 380'

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

# A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3500 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » 1000 » »

## RADIO-GAVER BREV-GAVER

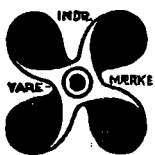
Enhver Gave-Ordre ekspederes  
samvittighedsfuldt og prompte

Forlang vore Tryksager hvis de ikke findes ombord

### GAVE-TELEGRAM A/s

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: GAVETELEGRAM · KØBENHAVN



Brug **Holzappel's**  
**International**  
skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

Sl. Annæplads 16. Telefon 5601. København K.

Telefon  
Helrup  
1619

## HERSKIND & WULFF

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

Salg af

Nutidens bedste elektriske Kedelrensnings- &amp; Rustbankningsmaskiner

Brug Kedelrensningsbriketten **RENZO**, er syrefri og renser  
ufejlbarlig. Benyt vore Specialolier: H. & W.olie Nr. 1 til  
Indsmøring af Bundtanke, Kulkasser og Rendestene. — H. & W.  
Dækklak, hurtigtørrende til Paasmøring af Hoveddæk og Mellemdæk.Telefon  
Kontor  
8712  
—  
Amaliegade  
41

KAAS &amp; SØRENSEN

INDEHAVER

## G. E. OLSEN

Bunkerkul  
Kul, Koks, Brænde  
BriketterSkibsklarering  
Kommission

### HELSINGØR

Havnegade og  
nordre Havnearm  
Telf. 39 og 1139 · Privat 575

Benyt min „Pratt“ Benzintank vis à vis Posthuset

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

## “MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**Telegram-Adr.: “Holmald”  
Amaliegade 36

## Jørgen A. Rasmussen, Copenhagen K.

Telegrams: Jorgaras

33, Amaliegade

World-wide supplies of

Bunker Coals, Fuel &amp; Diesel Oil, Stevedoring, Towage, Docking &amp; Shiprepairs, Insurance, Ships' Supplies

# SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 &amp; 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents  
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 13

FREDAG 30. MARTS 1934

41. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1934

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleum A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers  
Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegraf-selskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phønix, Esbjerg  
Rhederi M. Jehsen, A/S, Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland.  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugsererselskaber

## FRA UGE TIL UGE

Af Axel Gerfalk.

### MØDET I HAMBURG

Som bebudet i vort sidste Nummer afholdtes i Fredags et Møde mellem Skibsfartsfolk fra de skandinaviske Lande, England, Tyskland, Holland og Polen. Mødet afholdtes i Hamburg under Baltic and International Maritime Conference's Auspicier og med Conferencens Præsident, Major Russell-Cairns, som Mødets Leder. Man vedtog paa dette Møde en af den svenske Rederiforenings Formand, Skibsreder Gunnar Carlsson, foreslaaet og af Formændene for den norske og den hollandske Rederiforening sekunderet Resolution. Denne, der blev vedtaget enstemmigt, lød saaledes:

»..... man ser med Bekymring paa Krisen i Verdenshandelen og den Statsstøttepolitik, som enkelte Lande er slaaet ind paa. Denne Politik, som eventuelt vil føre til hensynsløs Konkurrence mellem Landene i Stedet for Konkurrence mellem Handelsinteresserne paa et fornuftigt Grundlag, anser Mødet at være af meget farlig Art. Mødet er derfor af den Opfattelse, at Regeringerne i de søfartsinteresserede Lande maa gribe ind, og henstiller til den britiske Regering at sammenkalde en Konference fra de forskellige Søfartslande, hvor baade Regeringernes Repræsentanter og Repræsentanter fra Rederi-Næringen maa komme til Stede. Denne Konference skal have til Opgave at behandle den Plan, som »Baltic and International Maritime Conference« har udarbejdet, og dels de Planer, som er fremkommet fra det britiske Rederforbund.»

Mødets Betydning maa først og fremmest ses i Belysning af den glædelige Kendsgerning, at samtlige Delegerede for en Gangs Skyld er fuldstændig enige om at føre en bestemt Politik. Et andet springende Punkt i dette Mødes Betydning er den Forhaandsvelsignelse, som Englands Handelsminister, Skibsrederen Walter Runciman havde givet det. Ingen ved bedre end Runciman, at den Subsidie-Politik, som fra forskelligt Hold ønskes gennemført for at »redde Englands Trampskibsredere«, kun fører fra Asken til Ilden. Som Medlem af Nationalregeringen maa han selvfølgelig føre Subsidie-Politiken igennem, naar Regerings-Majoriteten har godkendt denne, inen han vil først forsøge ethvert andet Middel til Afhjælpning af Trampskibsfartens vanskelige Kaar. For han deler sikkert helt sin Faders fordømmende Opfattelse af Subsidier i enhver Form.

Den tredie og ikke ringeste Betydning af Hamburg-Mødet er den faste Beslutning ad »kunstig Vej« — procentvis Oplægning af Verdenstonnagen — at afpasse Tonnagetilgangen efter Behovet paa Markederne, hvorefter man haaber at kunne gennemtvinge højere Fragter og gøre Statssubvention overflødig. Til dette Formaal vil det være nødvendigt at danne en Række nationale Skibsfartsgrupper, som igen gaar op i en højere international Gruppe, gennem hvilken Tonnage-Tilgangen skal reguleres. Det er nødvendigt, at de forskellige Regeringer tiltræder Planen, og Regeringerne skal ogsaa i første Omgang financiere Foretagendet, men efter nogen Tid vil Rederne ved den opstaaede Merfortjeneste selv kunne bestride Udgifterne.

Regeringerne skal forpligte sig til ikke at yde Stats-

subvention og i hvert Fald at holde Understøttelserne paa et rent forretningsmæssigt Grundlag. Ved Varetransporter mellem Lande, som slutter sig til Planen, skal disses Skibe have Præferencen, ligesom Mestbegunstigelses-Klausulen skal begrænses til de Nationer, som har givet Planen Tilslutning.

Denne Beslutning kan selvfølgelig føre til Konflikt med de Lande, der subsidierer deres Skibsfart: i dette Tilfælde særlig De Forenede Stater, Italien og Frankrig. Men Konflikten mellem de to Grupper er jo i Forvejen akut, saa Risikoen er ikke nævneværdig stor. Det ser man bedst af Telegrammet fra New York, der fortæller, at Præsident Roosevelt har underskrevet en Forordning, hvorefter alle amerikanske Varer, der er producerede eller eksporteres med den amerikanske Stats Støtte, skal transporteres med amerikanske Skibe. Der kan kun gøres Undtagelser, naar der fremlægges officiel Erklæring om, at amerikanske Skibe ikke er til Raadighed.

Intet Under, at man i amerikanske Søfartskrise betragter denne Foranstaltning som den største Indrømmelse, der i dette Aarhundrede er gjort Handelsflaaden, idet man i Almindelighed ventede fastsat en Procentsats af 50.

Herhjemme er Rigtigheden af den amerikanske Meddelelse blevet modtaget med nogen Skepsis. Den lyder ogsaa utrolig. Men er den rigtig, saa kan der ikke herske Tvivl om, at der foreligger amerikansk Krænkelser af Mestbegunstigelses-Paragrafen i vor Handels-traktat, hvad da ogsaa Direktøren for Dansk Dampskibsrederiforening, cand. juris E. Maegaard har fremhævet i et Interview.

#### FORENEDE'S AARSBERETNING

Aaret 1933 har ligesom de nærmest foregaaende Aar været præget af den almindelige Verdensdepression og de deraf følgende tvangsmæssige Reguleringer af Importen og Eksporten baade i Danmark og i Udlandet. Disse Forhold har haft en følelig Indvirkning paa mange af Selskabets Arbejdsfelter, men paa flere Ruter har der dog været en mærkbar Fremgang sammenlignet med Aaret 1932, saaledes at Resultatet af Aarets Drift, naar de vanskelige Tider tages i Betragtning, i det store og hele maa betegnes som tilfredsstillende. Medvirkende hertil har været, at Driften ikke er blevet udsat for Arbejdsstandsninger af nogen Art.

Med ovenstaaende Ord indleder Det Forenede Dampskibs Selskabs Bestyrelse Aarsberetningen for 1933. Ifølge denne er den nordamerikanske Fart ligesom det foregaaende Aar blevet drevet under de indskrænkede Former, som Verdenssituationen i Almindelighed og Forholdene i Amerika i Særdeleshed har nødvendiggjort. De i Staterne raadende vanskelige Forhold har øvet stærk Indflydelse paa den vestgaaende Passagertrafik, saaledes at denne i Antal af befordrede Passagerer endogsaa har ligget væsentlig under den østgaaende. Denne Formindskelse i Passagerbefordringen i Forbindelse med Danmarks indskrænkede Import har bevirket, at Farten paa New York er blevet drevet under meget ugunstige Vilkaar.

Farten paa Golfen har i nogen Grad været paa-virket af Indskrænkningen i Importen her til Landet af Foderstoffer, medens Linien paa Montreal har givet et noget bedre Resultat end det foregaaende Aar.

Farten paa Sydamerika er blevet udført i samme Udstrækning som tidligere Aar med 10 Skibe, der ialt har foretaget 35 Rejser. Resultatet viser god Fremgang sammenlignet med sidste Aar.

Den europæiske Fart har været præget af Valutaforholdene og den heraf fremkaldte Regulering af Importen her til Landet. Paa Ruterne fra England er der blevet afskibet større Godsmængder end sidste Aar, ligesom der ogsaa paa andre Ruter har været Frem-

gang baade med Hensyn til Godsbefordring og Passagertrafik. Samtidig har Forholdene virket hæmmende paa Driften paa andre Omraader, men til Trods for dette har alle Ruter kunnet opretholdes i fuld Udstrækning.

Landbrugseksport Farten. Ligesom det foregaaende Aar har alle Landbrugseksport Ruterne været opretholdt planmæssigt Aaret igennem til Trods for, at Godsmængden, navnlig for Flæskets Vedkommende, stadig har været nedadgaaende som Følge af de engelske Told- og Kvotabestemmelser. I Maanederne Juni, Juli og August blev der etableret ugentlig Forbindelse mellem Esbjerg og Ostende/Antwerpen for Transport af levende Svin og Kreaturer.

De hjemgaaende Laster fra England viser Opgang, ligesom ogsaa Passagerantallet saavel paa Esbjerg—Harwich som paa Esbjerg—Antwerpen/Dunkerque Ruterne har været stigende.

Selskabets Flaade talte 1ste Januar 1933:	
98 Dampskibe, 14 Dieselmotorskibe, 9 Bugserfartøjer og 14 søgaaende Lægttere med en samlet Brutto Register-Tonnage af .....	238,919 Tons
endvidere 43 dækkede Pramme med en samlet Brutto Register-Tonnage af ..	2,608 »
og en Kulelevator med en Brutto Register-Tonnage af .....	86 »
Ialt ....	241,613 Tons

I Aarets Løb fragik:  
ved Salg af Dampskibene »Arkansas«, »Florida«, »J. C. la Cour«, »Oscar II« og »Texas« en samlet Brutto Register-Tonnage af .....

24,164 »	
saaledes at Flaaden ved Udgangen af 1933 talte:	
93 Dampskibe, 14 Dieselmotorskibe, 9 Bugserfartøjer, 14 søgaaende Lægttere, 43 dækkede Pramme og en Kulelevator med en samlet Brutto Register-Tonnage af .....	217,449 Tons

Selskabet ejede ved Begyndelsen af Aaret 50 aabne Pramme med en samlet Bæreevne af 3,065 Tons, hvoraf i Aarets Løb er udrangeret 1 Stk. med en Bæreevne af 45 Tons, saaledes at der ved Aarets Slutning haves til Raadighed 49 Stk. med en samlet Bæreevne af 3,020 Tons.

#### POLENS KULEKSPORT

Gesandtskabet i Warsava indberetter til Udenrigsministeriet Tallene for de fra Polen i Februar Maned d. A. eksporterede Kvantula Kul, saaledes som Eksporten for-deler sig paa de forskellige Lande:

	i 1000 Tons
Østrig .....	77
Czekoslovakiet .....	27
Sverige .....	149
Norge .....	21
Danmark .....	31
Island .....	3
Finland .....	5
Frankrig .....	69
Belgien .....	48
Irland .....	59
Holland .....	17
Schweiz .....	2
Italien .....	123
Jugoslavien .....	5
Grækenland .....	15
Algier .....	1
Ægypten .....	17
Den fjerne Orient .....	2
Afrika .....	3
Argentina .....	10
Bunkerkul .....	26
	710
Danzig .....	22
Ialt	732

# “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 27. Marts 1934.

De forskellige Fragtmarkeder er alle ret uforandrede — hvad Rater angaar; men heldigvis ser der ud til at være noget mere Efterspørgsel efter Tonnage — i enkelte af de ledende Markeder. — La Plata blandt andet har »a better appearance« for April — og senere Lastning, selv om det stadig er vanskeligt for prompte Positioner; der er nemlig endnu en Del prompte Baade, som skal disponeres, før der kan komme mere Balance i Tingene, og de som er paa Vej udluttede kommer forhaabentlig ind i et mere tilfredsstillende Marked. Fra Sortehavet til Østen gøres en god Del, ligesom Donau er ved at komme med; Au-

holdes Fragterne nede paa et meget lavt Niveau. I ganske enkelte Tilfælde, naar Størrelsen og Positionen passer særlig godt, kan der opnaas en »premium«, men som Regel er det nogle sørgelige Slutninger. Østkyst U.K./Vestitalien 5/6 5/9, Bagnoli 7000 T. 6/-, Civita Vecchia 4500 T. 6/-, Barcelona 2100 T. 8/9 (noget bedre). Wales/Barcelona 1700 T. 8/6, Vestitalien 5/6 5/9, Marseille 6/6, Alexandria 5/9, Swansea/Vestitalien 2600 T. 7/-. Danzig/Venedig 7000 T. 7/6.

Donau fik en prompt 5000 T. til 14/9 Basis 1 Havn Bergen/Oslo, men betalte ogsaa 15/- fro prompt 5800 T. til U.K. — Sortehavet/Østen har været ganske livligt til meget faste Rater: Dalny/Shanghai 14/6 14/9, Vladivostok 14/9 15/3. Mariupol/U.S.A. 6300 T. 10/7½, Poti eller Nicolajeff/U.S.A. 7000/8000 T. 12/9, Poti/Ardrossan 6200 T. 10/-. Alexandria/Hull 9/-. Bona/Lisahally 2300 T. 8/9, Gambia/full range ca. 20/- Basis.

## NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Swansea/Lynn 2500 T. 6/-, Swansea/U.S.A. 4700 T. 5/6, Wales/Montreal/Quebec 3/6000 T. 5/9 6/-. Kainit Antwerpen/Baltimore 3000 T. \$2.75. Kornbefragtningen fra Montreal, henholdsvis Nordstaterne, ligger meget daarligt, og det er gennemgaaende sløjt i alle de andre Markeder.

Kul Hampton Roads/Rio 9/6, Skrabjern Miami og Tampa/Hamborg 3/4000 T. 15/6. Sukker Cuba/U.K. Kont. 13/6 14/-, Valparaiso \$3.25/3.50, San Domingo/U.K. Kont. 13/- 5000 T. 14/- 3500 T. Sisal Progreso/Ghent 34 c., Odessa 43 c. per 100 lbs.

Fra Vestkysten ser der ud til at blive mere Aktivitet. Vancouver/London 8000 T. 18/3 f.i.o., Portland/U.K. Kont. 7000 T. 20/-.

## SYDAMERIKA

De udgaaende Kulrater ligger uforandret paa ca. 9/- Buenos Aires, 8/- Aio, og det hjemgaaende Marked er ikke meget forbedret — hvad Rater angaar, men der er en bedre Efterspørgsel, og naar Paasken er overstaaet, ventes et helt igennem bedre Marked.

San Lorenz/A-Rotterdam 7500 T. 13/9 April; San Lorenz/B. Kanalen 6700 T. 14/9 Maj; Rasario/Antwerpen 6700 T. 13/9, 7400 T. 13/6, Marts/April; Rosario/p.p. 7000 T. 15/- Maj/Juni; Bahia Blanca/A-Rotterdam 7700 T. 12/- ppt.; Chile/B-Hamborg har faaet et Par April Baade til 18/- 18/6, og foruden Salpeter rapporteres sluttet en Ladning Havre til Antwerpen til 19/-.

## ØSTEN

Vestaustralien/Europa er nede i 21/- à 21/6 per Marts/April. Saigon/Frankrig har betalt 23/- for 7300 T. 22/6 9500 T., Kohsichang/6 Havne Cuba 5000 T. 28/3 per Maj, Madras/Middelhavet 23/6, Kontinentet 24/6, Madras/Genua 2500 T. Skrabjern 18/6 fri Lastning; Rangoon/Moulnein-Hamborg el. Kalmar 2000 T. 30/-, Vladivostok/Kont. 8000 T. April 23/6.

## TIMECHARTER

Vestindien 5100 T. 85 c., 3900 T. \$1.10, 2800 T. \$1.25.

Canadisk Fart: 1800 T. 4/5 Mdr. \$1.65.

Trip: 8100 m/v del. N. Pacific redel. Kina/Japan via Australien 4/-.

## REDERIERNES AARSREGNSKABER

### Det forenede Bugserselskab: 5 pCt. Udbytte

Paa et i Lørdags i A/S »Det forenede Bugserselskab« afholdt Bestyrelsesmøde vedtoges del, at der af Aarets Netto-Overskud, efter at der er afskrevet paa Baadene og Inventar tilsammen 50,920 Kr. og henlagt til Reserve- og Fornylsesfonden 5017 Kr., foreslaas Generalforsamlingen at udbetale 5 pCt. i Udbytte, og at Restbeløbet efter Fradrag af Tantieme til Bestyrelsen, 3533 Kr., overføres til Reserve- og Fornylsesfonden med 14,620 Kr.

## SUBSIDIER BETYDER LAVERE ● FRAGTRATER

De ved, at moderne Tonnage kan ikke tjene Penge med de nuværende Fragtrater. Enhver Form for Subsidier kan kun tvinge dem yderligere ned.

Lord Runciman.

stralien er derimod helt interesseløs, og hverken Far East eller Indien er særlig godt placeret. Forretningerne i Korn og Tømmer fra Vestkysten af Amerika tegner noget bedre, og Chile har en Del Ordre for Salpeter og Korn; Montreal/Nordstaterne/Cuba og Gulfen er stadig daarligt repræsenteret. I de hjemlige Markeder sættes der Lid til bedre Trælastfragter, og hvis dette gaar i Opfyldelse, maa Kulmarkedet baade paa Nord/Østersøen og Middelhavet faa en længe tiltrængt Opblussen.

## TRÆLASTMARKEDET

I Forventning om stigende Rater holdes Tonnagen i stor Udstrækning tilbage, og forhaabentlig vil det vise sig, at Markedet kan forbedres ved et intimt Sammenhold mellem Rederne. Imidlertid rapporteres en Del Afslutninger til uforandrede og lidet tilfredsstillende Rater, bl. a. Hernøsand/London 29/-, og for 1000 Std. Trångsund/Liverpool noteres 37/6, 1000 Std. Trångsund/Sharpness 36/-.

Leningrad har bl. a. sluttet en 4/5 Baade for »packing case sleepers« til London til 13/3, Grangemouth 12/6, D.B.B. til Stettin 28/- og noterer for øvrigt 30/6 7/900 Std. Bremen, 29/- 1000 Std. Holland.

Hvidehavet: Noteringerne er endnu uforandrede, og der er derfor heller ikke kommet nogen Forretning i Stand.

Canada har en ret god Variation af Laster til nogenlunde uforandrede Rater.

## KUL, KOKS etc.

De faa Befragtninger, som kommer i Stand, gøres paa Basis af de samme tabbringende Rater. Dunston/Kbhvn. 3600 T. 3/9, Seaham/Nørre Sundby 2000 T. 4/3, Boness/god dansk Havn 2250 T. 3/10½. E.C./Vejle 2200 T. 4/-. Forth/Vejle 3000 T. 3/9, Forth/Kbhvn. 1100 T. 4/4½, 1600 T. 4/-. Immingham/Aalborg 3000 T. 3/9, Immingham/Riga 3000 T. 4/-. Danzig/Gdynia-Royen 3400 T. 23 Frcs., Bordeaux 2000 T. 28.50 Frcs., Dublin 2500 T. 5/-. Hull/Reykjavik 4100 T. 6/6 6/9.

## MIDDELHAVET etc.

Da der til Stadighed er Mangel paa ny Forretning

## PERSONALIA

## 75 AAR

Den 5. April fylder Grosserer Ferd. Philipson 75 Aar. Det er overflødig at fortælle, hvem Ferd. Philipson er — i Skibsfartsverdenen kendes han af alle. Han har i mere end den obligate Menneskealder haft sin Gang paa Rederiernes Kontorer, og han nyder stor Popularitet. Ferd. Philipson var iøvrigt den første, som herhjemme begyndte Kontraktforretningen med Rederierne som Agent for udenlandske Huse i Kul, Stevedoring og Provisions.



GROSSERER

## FERD. PHILIPSON

Ferd. Philipson er forøvrigt kendt og afholdt i videre Kredse end Skibsfartens. Han fik sit Grosserer-Borgerskab i 1891, et af de ældste Borgerskaber her i Byen. Vekselmægler-Eksamen erhvervede han i 1891. I 1928 overgik hans Firma, Ferd. Philipson & Co. til Aktieselskab, hvis Direktør han er.

For ikke saa længe siden fejrede Ferd. Philipson 50 Aars Jubilæum som Frimurer; han er dekoreret med Ridderkorset, den svenske Vasa-Orden og den belgiske Kong Albert Medaille.

Mange venlige Tanker og Hilsener vil møde Ferd. Philipson paa hans Højtidssdag.

## Gammel Fan-Sejlskibsfører afgaaet ved Døden

I forrige Uge afgik den gamle forhenværende Skibsfører Morten Hansen ved Døden under et Ophold i Esbjerg, 74 Aar gammel. Morten Hansen var født paa Fanø, hvor hans Fader var Baadfører i Tredserne. Som Dreng sejlede Morten Hansen om Sommeren med sin Far fra Fanø til Ribe og Varde, Manø og Roborghus. Efter sin Konfirmation sejlede han den første Sommer med Faderen, drog saa i Langfart først med Fanø, senere med tyske og engelske Skibe, tog de forskellige Grader, hvorefter han fik Styrmandseksamen. Saa tog han ud som Styrmand med Barkskibet »Puch« af Fanø og derefter med andre Sejlskibe. Senere hen blev han Fører af Broderens Skib 3m. Sk. »Anna« af Sønderho og et større Sejlskib fra Esbjerg blev han »Sætterskipper« paa en kort Tid, forsøgte sig derefter som 2. Styrmand med Dampskibe i Kolfartid et Par Aarstid, men Dampskibssejlsads passede ikke efter hans Indstilling. Han købte Lægteren »Anne Marie«, som netop da blev udbudt til Salg, og med hvilken han sejlede Strandskaller til Varde og Ribe samt Esbjerg og som Returfragt til Fanø fik han Tørv og Lyng, Korn og Kartofler m. m. — Saa kom den Tid, da denne Sejlsads ikke kunne svare sig, og han begyndte da at sejle med Stykgods paa Sønderho-Esbjerg Ruten, og lod bygge en mindre Lægter, forsynet med Motor, som han dog senere hen solgte til Kaptajn Hans Th. Fischer i Sønderho, med hvem han sejlede et Aarstid, til han blev sat ind i Ruten, derefter tog han et Otium i nogle Aar ved den hjemlige Arne i Sønderho, og efter at have solgt sit Hus dersteds, har han som før omtalt haft Ophold nogen Tid i Esbjerg, hvor Døden nu forleden overraskede ham. Hans Lig er ført til Sønderho og begravet dersteds under stor Deltagelse fra nær og fjern.

Tiderne skifter! Hvor forskellige er ikke Forholdene for Søfarten nu og den Tid, da Morten Hansen i sine Barnsdomsaa lærte at bruge en Aare. Hans Levnedsløb kan yde Runer og illustrere et Kulturbillede fra Søfartslivets Omraade i svundne Tider.

»Observator«.

SKIBSTRAFIKKEN OG  
VAREOMSÆTNINGEN OVER  
GDYNIAS HAVN

Der indløb i Maanedens Løb 304 Skibe med 276,423 N.R.T. mod 336 Skibe med 311,381 N.R.T. i Januar Maaned. Den danske Tonnage androg 41 Skibe med 34,019 N.R.T. og stod denne Maaned som Nr. 3 efter Sverige og Tyskland.

Tonnagen fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal af Skibe	Tonnage
Polen	29	32,766
Danzig	2	1,493
England	9	11,597
Czekoslovakiet	3	663
Danmark	41	34,019
Estland	3	1,189
Finland	9	10,760
Frankrig	1	813
Grækenland	6	14,907
Holland	9	7,132
Litauen	2	982
Letland	2	2,906
Tyskland	66	42,992
Norge	33	25,931
Amerika	5	16,138
Sverige	82	66,611
Italien	2	5,524

Den samlede Indførsel androg 72,369 t. mod 70,565 t. i Januar, den samlede Udførsel 382,060 t. mod 455,164 t. i Januar. Den samlede Vareomsætning med 454,429 t. mod 526,229 t. i Januar er altsaa gaact tilbage med c. 71,000 t. eller 14 pCt.

Af hovedsageligt indførte Varer skal nævnes c. 2,500 t. frisk Frugt, c. 1,200 t. Tobak, c. 2,900 t. Sild, c. 9,100 t. Phosphat, c. 7,600 t. Thomasmel, c. 2,600 t. Huder, c. 11,200 t. Hørfær, c. 2,500 t. Uld, c. 15,600 t. gammelt Jern, c. 1,400 t. Papir, c. 6,900 t. Bomuld.

Af hovedsageligt udførte Varer skal nævnes c. 4,800 t. Sukker, 2,098 t. Bacon, 575 t. Æg, c. 1,800 t. Oliekager, c. 2,700 t. Telegrafstænger, c. 5,700 t. Brædder, c. 338,400 t. Kul (incl. Bunkers), c. 9,300 t. Koks, c. 2,200 t. Gødningstof, c. 1,800 t. Skinner, c. 1,000 t. Metalvarer, c. 2,300 t. Papir.

## Kuludførslen over Gdynias Havn i Januar Maaned

Ifølge en Meddelelse fra Vicekonsulatet i Gdynia udførtes i Januar Maaned over Gdynias Havn 382,813.3 t. Kul, deraf til Danmark 20,518 t., mod 401,931 t., deraf til Danmark 14,135 t. i December Maaned 1933.

Udførslen var fordelt til de forskellige Lande som følger:

	Tons
Afrika	2,030
Aigier	7,451.5
Argentina	6,650
Belgien	16,702.4
Brasilien	162.9
Danmark	20,518
Finland	11,966
Frankrig	10,975
Letland	2,840
Norge	27,517
Sverige	142,603.5
Italien	29,440
Ægypten	2,490
Estland	1,670
Grækenland	11,080
Holland	26,057
Irland	62,665
	<hr/>
	382,818.3

## Undskyld 5 Minutter over 9

»B. T.« har Ansvaret for følgende:

Et stort Importfirma paa Christianshavn indførte for nogen Tid siden Reform, at ethvert Medlem af Personalet, som kom for sent, skulde skrive Aarsagen til Forsinkelsen i en Bog, der laa hos Portneren. Den første, der kom for sent, skrev straks:

Langebros oppe.

De efterfølgende uheldige, der kom for sent, skrev hver Gang blot:

»do.«

nedenunder.

En Morgen skete det, at en af de unge Kontorassistenter kom for sent, og han kradsede hurtigt et »do.« ned i Bogen. Han havde ikke lagt Mærke til, at Prokuristen i Forvejen havde skrevet i Bogen fem Minutter før:

Min Kone har faaet Tvilling.



## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

### BRITISKE SKIBE OG UDENLANDSKE SUBSIDIER

Shanghai, den 26. December 1933.

Da Undertegnede sidst var i England, stødte han tilfældigvis paa et Eksemplar af the »Greenock Directory« for Aaret 1815—16 hos en Forretningsforbindelse i Greenock, han besøgte.

Idet han bladede i den, fandt han et Blad, der handlede om »Ankrings- og Fortøjningsafgifter, der skal afkræves i Henhold til Greenock Havneens Oktroj«. Dette var for 4½ Aar siden, men selv paa dette relativt fjerne Tidspunkt fandtes hos de britiske Redere en temmelig udpræget Misfornøjelse med de Vanskeligheder, der opstod for dem ved Eksistensen af de høje Subsidier og de saakaldte »Postkontrakter«, som Skibsrederne i Udlandet nød godt af.

Undertegnede fandt, at han var saa betaget af den Metode, som Havnemyndighederne i Greenock benyttede til baade at skaffe de nødvendige Penge i Kassen og saamtidig yde britiske Fartøjer en tilstrækkelig Beskyttelse, at han nedskrev en Kopi af de Detaljer, som the »Greenock Directory« indeholdt.

De lyder, som følger:

»Ankrings- og Fortøjningsafgifter at opkræve i Henhold til Byens Oktroj for Greenock Havn af de Skibe og Fartøjer, der nedenfor anføres, og i Tillæg til de Havneafgifter, der er at afkræve i Henhold til Parlamentslov.

»Alle Skibe, Brigantiner, Skonnerter eller Fartøjer af anden Kategori, der er engageret i Udenrigshandelen, har at betale til Toldboden ved Udturen af Havnen for hver Rejse Ankrings- og Fortøjningspenge i Forhold til deres Tonnage, ganske bortset fra de særskilte Ankrings-, Kyst-, Bugt- eller Fortøjningsafgifter, de ellers skal betale, efter følgende Takst:

Britiske Skibe ½d. pr. Ton. Udenlandske Skibe 1d. pr. Ton.

NB. De Skibe, der sejler opad Clydefloden for at indtage en Del af deres Last efter at de for Indadgaende har løst deres Last i denne Havn) og bagefter indtager en Del af deres Last her, har at betale Dobbelttakst.

»Greenocks Magistrat og Kommunalraad billiger for Øjeblikket de ovennævnte Rater og giver Bemyndigelse til, at de opkræves i Overensstemmelse hermed.

»Uddraget af Forhandlingsprotokollen den 29. Juli 1812 af

(Signeret J. Buist, Skriver).«

Af det foregaaende vil man kunne se, hvorledes den udenlandske Skibsfart — der paa det daværende Tidspunkt var uden nogen Subsidier eller »Postkontrakter«

til at støtte sig — behandlede i Greenock i andet Tiaar af forrige Aarhundredes oplyste Dage. En lignende Fremgangsmaade er sikkert ogsaa blevet anvendt af andre britiske Havne paa det daværende Tidspunkt. Hvorfor skulde Havnene i det britiske Empirium ikke slaa sig sammen om en Plan vedrørende Afkrævningen af dobbelte Havneafgifter af Rederne af de Fartøjer, som faar Statsunderstøttelse eller »Postkontrakter«, mens de Fartøjer, der tilhører Redere i de Lande, hvor Regeringerne ikke yder saadan Støtte, faar Lov til at gaa ud og ind af Havnene paa samme Betingelser som de Skibe, der ejes af britiske Redere eller Redere i de Lande, der hører under det britiske Empirium?

»En Tilhænger af Greenock-Systemet«  
i Fairplay.

### BAANDENE STRAMMES

Hamborgs nazistiske Borgmester Krogmann har for nylig i en Tale hyldet Handelsstanden og fremhævet Handelens Betydning ogsaa for det moderne Samfund. Begrebet »der ehrbare Kaufmann« er Aarhundredere gammelt, udtalte han; men det har den samme Gyldighed indenfor det nye Rige som gennem tidligere Tider. Købmanden er nødvendig for Samfundet; han er ikke noget Onde, som man saa ofte antager det. Der har eksisteret Købmænd siden Menneskehedens Barndom, og Købmændene er en Nødvendighed. Hvorfra kommer Arbejdsløsheden i vort Folk? Hvorfor kan Millioner af Medborgere ikke faa opfyldt de mest nødtørftige Krav til Livets Opbehold, uagtet vi har Produktionspladser, som kan dække deres Behov mangfoldige Gange? Aarsagen er den, at Købmanden er blevet ringeagtet og skudt til Side. Man har i Ukendskab til hans Betydning som Bindeled, for sømt Handelens Opgave. Købmanden er ikke et kunstigt Bindeled mellem Produktion og Forbrug, der fordyrer det økonomiske Kredsløb. Nej, Købmanden opfylder indenfor dette Kredsløb en Opgave, som først muliggør Produktionen og Omsætningen.

Disse Ord vil finde Genklang i Købmandssind over hele Verden. Skade blot, at de passer saa daarligt til Praksis, ikke mindst i det Land, som Hamborgs Borgmester tilhører. Den tyske Handel har haft trange Kaar i Efterkrigstiden, baade fordi Krigens Saar har slaaet saa dybt, og fordi Efterkrigstidens økonomiske Politik har gjort ondt værre. Men det er ingenlunde saaledes, at der er Tegn til Lysning i disse trange Kaar. Tværtimod — Baandene strammes.

Dagbladet »Børsen«.

## HAVNETRAFIKKEN PAA ROTTERDAM OG NIEUWE WATERWEG

Den samlede Skibstrafik paa de 3 store europæiske Fastlandshavne har i Februar 1934 været ca. 464,000 Registertons mindre end i den forudgaaende Maaned, men alligevel 124,000 Register-Tons større end i Februar 1933. Forskellen i Tusinde Registertons af de ankomne Søsokibes Nettotonnage er for hver af Havnene, for Februar 1934, sammenlignet med:

	Januar 1934	Februar 1933
Nieuwe Waterweg	— 175	+ 103
Rotterdam	— 242	+ 89
Antwerpen	— 143	— 9
Hamborg	— 146	+ 30

I Februar Maaned anløb flere store Linere Schiedam i Stedet for Rotterdam, hvis Andel i den samlede Skibstrafik paa Nieuwe Waterweg saaledes faldt til 81.2 pCt. mod 87.3 pCt. i den forudgaaende Maaned og 80.8 pCt. i Februar 1933. Forholdet mellem Skibstrafikken paa Rotterdam og paa Antwerpen var i Februar 48.11 til 51.89 mod 50.07 til 49.93 i Januar og 46.02 til 53.98 i Februar i Fjor. I Procent af ankomne Skibes Nettoindhold var hver Havns Andel i den samlede Skibstrafik:

	Febr. 1934	Jan. 1934	Febr. 1933
Nieuwe Waterweg	36.06	36.21	34.59
Rotterdam	29.29	31.61	27.97
Antwerpen	31.59	31.52	32.80
Hamborg	32.25	32.27	32.61

Tilførslerne til Rotterdam forholdt sig saaledes:

	Jan. og Febr. 1934	Jan. og Febr. 1933
Korn	409,700 Tons	382,000 Tons
Korn	112,400 Sække	163,000 Sække
Kul	177,000 Tons	118,000 Tons
Erts	490,000 —	418,000 —
Jordolie	127,000 —	91,300 —
Spiseolie	10,900 —	14,600 —
Stabelgods	693,000 Kolli	627,000 Kolli
Banuner	17 Baade	19 Baade

### Oversigt over Antallet af Skibe og Tonnagemængde fordelt efter Nationalitet, indgaaet til Rotterdam i Februar 1934, samt Antallet af udgaaede Skibe i samme Maaned

	Indgaaende Skibe		Udgaaede Skibe	
	Antal	Netto Tons	m. Ladn.	i Ballast
U.S.A.	11	37,859	9	2
Belgien	1	258	2	
Brasilien	1	6,172	1	
Canada				1
Danzig	2	8,452	1	
Danmark	18	41,095	12	6
Tyskland	196	260,928	156	45
Estland	3	4,478	2	2
Finland	6	5,876	6	
Frankrig	51	63,105	45	6
Grækenland	14	38,975	10	4
Storbritannien	158	244,465	124	25
Irland			3	
Italien	23	67,288	28	
Jamaica			1	
Jugoslavien	4	10,572	1	1
Japan	7	33,895	7	
Lolland	8	7,611	5	1
Nederlandene	192	213,312	157	22
Norge	52	106,505	29	14
Østrig	1	133	1	3
Panama	4	10,029	1	3
Polen	5	3,747	4	1
Portugal	2	2,198	2	
Rusland	6	12,851	10	
Spanien	2	4,623		1
Venezuela	1	1,082		
Sverige	46	48,423	40	7
Totalt	814	1,233,392	657	141

Ialt udgaaet i Februar 1934: 798 Skibe.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## AALBORG

**CHR. JENSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon: 2256  
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«

**RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.**  
(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)  
AALBORG

Telefon: 4120  
Statstelefon: 16

Telegram-Adr.:  
»Maritime«

**JOHS. UTZON**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:  
»UTZON«

## ASSENS

**ALFRED LARSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER  
ASSENS

TELGR.-ADR. „SHIPPING“ — STATS-TELF. 10. — TLF. 200.  
PRIVAT TELEFON: ASSENS NR. 480.

## BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**  
SKIBSMÆGLER  
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

## ESBJERG

**C. BREINHOLT**  
SKIBSMÆGLER  
INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN  
ESBJERG

British Vice-Consul — Lloyds Agent  
Telefon 57 & 1262 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.

**J. LAURITZENS**  
MÆGLERFORRETNING  
SKIBSMÆGLER, SHIPBROKER  
SCHIFFSMÄKLER  
ESBJERG

TELEGR.-ADRESSE: LAURITZEN, ESBJERG

## FAABORG

**P. A. NIELSEN**  
EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE  
FAABORG

Telegramadresse: NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 509

## FREDERICIA

**JULIUS MORTENSEN**

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
LLOYD'S AGENT — BRITISH VICE-CONSULATE  
(GRUNDLAET 1876)

**FREDERICIA**

TELEGR.-ADR.: „MORTENSEN“ TELEF. NR.  
THE BOE CODE — SCOTT'S CODE 10th ED. 87 og 464

## KALUNDBORG

**O. L. OMØE**

TLGR. ADR. **KALUNDBORG** TLGR. ADR.  
OMØE Skibsmægler Lloyds Agent OMØE

**Befragtning, Klarering, Assurance,  
Stevedoring og Spedition.**

TELEFON NO. 4. 601.  
— STEVEDOREKONTORET 625.

## KOLDING

**A. GJØRDING**  
KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE  
AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

## KORSØR

**P. JØRGENSEN & CO.**  
SKIBSMÆGLERFORRETNING

Grundlagt 1867

Indehaver: J. U. JEPSEN, statsautoriseret Skibsmægler

**KORSØR**

Telegram-Adresse: JØRGENSEN  
The BOE Code

Telefon: 6 (3 Linier)  
Statstelefon: 11  
Efter Kontortid: 127

## KØBENHAVN

**ALFRED CHRISTENSEN**

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43

Telf. 221

*Dampskibsreder*

*Dampskibs- og Havariagent*

*Befragtningsforretning*

## MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN ♦ MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

*Edsvoren Skibsmægler*

Telf.: Cementcentralen Nr. 1 — Statstelf.: Mariager Nr. 6  
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“  
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

## NAKSKOV

**Casper Andréa's Eftflg.**

ved

**Halfdan Rasmussen**

edsv. Skibsmægler  
NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“

Statstelefon Nr. 7  
Telefon Nr. 108, 408 & 618

## ODENSE

**CHR. CLEMMENSEN**

INDEHAVERE: JAC. CLEMMENSEN, UFFE CLEMMENSEN  
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

**ODENSE**

TELEFON: 14 & 33  
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

# FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## 10.000 Mark for at sænke Skib

Den 26. Februar sank i Nærheden af Island i godt Vejr Fiskedamperen »Wotan« fra Bremerhaven. Besætningen blev reddet.

Til Forliset var knyttet mistænkelige Omstændigheder, og som Følge heraf blev Skibets Reder, Kuhr, og første Maskinmester, Skörup, arresteret. De har nu tilstaaet, at Skibet er blevet bragt til at synke, og at Forberedelserne var truffet, da det afsejlede fra Wesermünde. Skibet var af Ejeren, Firmaet Kolenberg og Putz, forsikret for 180.000 Mark og 1000 Pd. Strl., hvilket var absolut tilstrækkeligt. Alligevel havde Kuhr for sin personlige Regning forsikret Damperen, der slet ikke tilhørte ham, for 40,000 Mark. Kuhr havde lovet Skörup 10,000 Mk. for at bringe Skibet til at synke.

## Strandet Sovjetskib

Fra Hongkong meddeles, at der hviler en stærk Hemmelighedsfuldhed over det sovjetrussiske Motorskib »Kunnetzlessou«, paa Rejse fra Leningrad til Vladivostock, der i Gaar er strandet i Nærheden af Hongkong. Skibet, der er tungt lastet, kan kun bringes flot ved, at en Del af Ladningen bliver losset; men Kaptajnen vil ikke gaa med dertil og har forbudt en Redningsdamper fra Hongkong at nærme sig Skibet. Efter Sigende skal Ladningen bestaa af en Kanonbaad, der er skilt i flere Stykker, og af flere Motorbaade samt talrige Maskiner. Et andet Sovjetskib ligger ved Siden af det strandede og et tredje er paa Vej fra Vladivostock.

## Den afdøde Reders Gave

Afdøde Skibsreder Robert Minor, der som ung udvandrede til Amerika og blev en af Vestkystens store Redere, glemte aldrig sin Fødeby Marstal. Han og hans afdøde Frue besøgte Ærø regelmæssigt og var den smukke Ø's Mæcener.

Ogsaa i Døden har Skibsreder Minor vist sin Kærlighed til Ærø. Som bekendt døde han fornylig i Aladema i California, og ikke mindre end 76,000 Dollars bortgav han testamentarisk i velgørende Øjemed. Deraf gik de 15,000 Dollars til det af ham og Fru Minor tidligere oprettede Alderdomshjem i Marstal, andre 15,000 Dollars til Oprettelse af et Hjem for fattige Børn i Marstal, og Byen Marstal skænkede han 5000 Dollars til Udvidelse af dens Vandværk.

Med Robert Minor mistede baade Danmark og Amerika en god Borger. I hans Testamente betænkte han baade amerikanske og danske velgørende Institutioner i Amerika. Af de sidste fik den danske Hjælpefond i Oakland 2000 Dollars, de danske Damers Hjælpeforening, San Francisco

2000 Dollars. Det danske Alderdomshjem »Aldersly«, San Rafael, fik 10,000 Dollars. Om alle disse Institutioner gælder det, at Minor og Fru Minor tidligere og rundhaandet har bidraget til deres Virksomhed ved store Pengebeløb.

## Amerikanske Takstnedsættelser

Dampskibsselskaberne United States Line og American Merchant Lines meddeler, at der fra 26. Marts vil blive foretaget en 10 pCt. Nedsættelse af alle Takster fra Southampton og Cork til New York.

## Danzig-Neufahrwasser Omraadet

Følgende Sommer-Sømærker vil i Marts Maaned blive udlagt i Danzig-Neufahrwasser Havneomraade:

a) 1 hvid Baaketønde med rødt Toppsignal »Nord«, Paaskrift »Weichselriff N.«, paa Nordsiden af Weichselrevet udfor Westerplatte, paa 11 m. Dybde.

b) Anduvningstønden Neufähr — 1 rød Spidstønde med Kurv paa Spidsen og røde Kugle-Topp signaler, Paaskrift »Neufähr«, beliggende ved Nordenden af Revet udfor Weichselmundingen Neufähr paa 11—12 m. Dybde. Pejling Fischeneur — Stormsignalmasten Quellberg.

Den i Indsejlingen Neufahrwasser ved Knæet i Sejløbet udlagte Lystønde med Klokkesignal vil være inddraget i ca. 3 Uger for Reparation. Som Erstatning vil i den Tid en rød Baaketønde med Kugle-Toppsignal blive udlagt.

## Dansk Sejler solgt til Sverige

Den danske Sejlskibsflaade er atter blevet et Skib fattigere, idet 3-m. Skonnert »Marna« af Marstal i disse Dage er solgt til Sverige. »Marna« er bygget 1919 i Marstal og laster 240 Tons Dødvægt. Ejeren var Skibsreder H. M. Boye. »Marna« er allerede afhentet i Ærøskøbing, hvor den var oplagt, af en svensk Bugserbaad.

## Mæglerkorporationens Generalforsamling

Mæglerkorporationen i København afholdt forleden ordinær Generalforsamling. For 2 Aar genvalgtes som Formand: Skibsmægler Herman Hansen, som Næstformand: Varemægler F. S. Eskildsen, som Bisiddere: Skibsmægler J. Wonsild, Vekselmægler Fritz Olsen og Varemægler Mogens Broc, som Revisorer: Skibsmægler V. Th. Sass og Varemægler Alf. Pedersen.

## Fanø Navigationskole

begyndte i Onsdags den halvaarlige Eksamen og strækker ud til efter Paaske.

Der er til Skibsførereksamen denne Gang indstillet 3 Elever og til Styrmandseksamen 4, ialt 7 Elever.

# POSITIONSLISTE PR. 27. MARTS 1934

## A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
s.s. *Aalborg*, afg. Beckton 26.3.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, København-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *Aarø*, Olesen, ank. Aarhus 25.3.  
m.t. *Aase Mærsk*, afg. Algier 23.2.  
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Port Said 23.3. hjg. for Marseilles.  
s.s. *Agnete Mærsk*, ank. Alexandria 16.3. til Beirut.  
s.s. *Alabama*, Jarltorp, afg. Tyne 2.3.  
s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Algarve*, Lund, afg. Antwerpen 4.4. til Casablanca.  
m.s. *Alsia*, Knudsen, ank. Kbhvn. 22.3.  
s.s. *Alssund*, Nielsen, afg. Newport-News 22.3. til Tarafa.  
m.s. *Amerika*, Heindorn, afg. San Juan P.R. 25.3. udg. for Kingston.  
s.s. *Anglo Mærsk*, afg. Houston 10.3. til Lands End.  
m.t. *Anna Mærsk*, ank. Yokohama 15.3. til Manila.  
m.s. *Annam*, Kragelund, afg. Port Said 22.3. hjg. for Dunkirk.  
m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Rio 24.3. til Kbhvn.  
m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Kbhvn. 25.3.  
m.s. *Arnold Mærsk*, pass. Dungeness 13.3. p. R. t. Fredericia.  
s.s. *Askø*, Kolster, afg. Oran 22.3. til Grangemouth.  
m.s. *Asnæs*, Ankersen, ank. Great Yarmouth 27.3.  
s.s. *Astrid*, Madsen, afg. Huelva 21.3. til Sete.

m.s. *Australien*, Rasmussen, pass. Dover 27.3. hjg. for Antwerp.

## B

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
s.s. *Bellona*, Hansen, afg. Newcastle forv. 4.4. til Kbhvn.  
s.s. *Benedikt*, Clausen, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro Ruten.  
m.t. *Bente Mærsk*, afg. Montevideo 28.2. til Talara.  
s.s. *Bergenhush*, Schmidt, afg. Kbhvn. 27.3. til Vestnorge.  
s.s. *Betty Mærsk*, ank. Hull 18.3.  
s.s. *Birte*, Pedersen, pass. Gibraltar 24.3. p. R. t. Sete  
s.s. *Bogø*, Nielsen, afg. Las Palmas 21.3. til Bordeaux.  
m.s. *Boringia*, Væring, pass. Gibraltar 26.3. hjg. for London.  
m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. Konakri 18.3.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

27. 3. 34

LONDON	22,40	MADRID	60,20
NEWYORK	441,00	AMSTERDAM	296,50
BERLIN	174,85	STOCKHOLM	115,70
PARIS	29,10	OSLO	112,70
ANTWERPEN	102,65	HELSINGFORS	9,95
ZÜRICH	142,35	PRAG	18,45
ROM	37,95	WARZAWA	83,50

s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Ostende 25.3.  
 m.s. *Bretagne*, Egetoft, afg. Batoum 18.3.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Methil 23.3.  
 s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Nemours forv. 28.3. til Oran.  
 s.s. *Brosund*, Hansen, ank. Philadelphia 24.3.  
 s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Swansea forv. 31.3. til Kbhvn.

## C

m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *C. P. A. Koch*, Aggerholm, Kbhvn.-Frederikshavn Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, afg. Bahia 19.3. til Kbhvn.  
 m.t. *Caroline Mærsk*, afg. San Pedro 22.2.  
 s.s. *Charkow*, Holst, ank. Kbhvn. 23.3.  
 m.s. *Chastine Mærsk*, rapp. 80 m N. for Foreland 15.3. til Nørresundby.  
 m.s. *Chile*, Hansen, ank. Singapore 27.3. hjg.  
 m.s. *Christian Holm*, Madsen, pass. Flores 24.3. p. R. t. Baytown.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, pass. 40° 29' N—42° 09' V 20.3. p. R. t. Lissabon.  
 s.s. *Christiansborg*, ank. Nuevitas 23.3.  
 s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Cornelia Mærsk*, afg. Gibraltar 24.2. til Agion.

## D

s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. Kbhvn. 31.3. til London.  
 s.s. *Danhild*, Petersen, ank. Cardiff 23.3.  
 m.t. *Danmark*, Bjark, pass. Fairisle 25.3. p. R. t. Stockholm.  
 m.s. *Danmark*, Hjernum, ank. Dairen 27.3. udg.  
 s.s. *Delaware*, Christensen, afg. New York 17.3. til Oslo.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle forv. 27.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Douro*, Raaschau, afg. Memel 31.3. til Kbhvn.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Kbhvn. 27.3.  
 s.s. *Dronning Maud*, Posselt, Esbjerg-Parkeston Ruten.

## E

s.s. *Ebro*, Kristoffersen, afg. Casablanca forv. 6.4. til Tanger.  
 s.s. *Effe Mærsk*, ank. Methil 17.3.  
 s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Tanger forv. 1.4. til Ceuta.  
 s.s. *Eleonora Mærsk*, oplagt.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, rapp. 50 m. V. for Lands End 16.3. til Clyde.  
 s.s. *Ellensborg*, ank. Danzig 22.3.  
 s.s. *Elsborg*, opl. Holbæk.  
 s.s. *Emilie Mærsk*, pass. Prawle Point 18.3. p. R. t. Cardiff  
 m.t. *Emma Mærsk*, pass. Brunsbüttel 14.3. p. R. t. Ostermoor.  
 m.s. *England*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Erria*, Topp, ank. Bangkok 23.3. udg.  
 s.s. *Esbjerg*, afg. Helsingør forv. 28.3. til Esbjerg.

s.s. *Estland*, Egetoft, afg. Gibraltar 24.3.  
 m.s. *Europa*, Dahl, ank. Hull 21.3. udg.

## F

s.s. *Falken*, Jønson, Kbhvn.-Haderslev-Aabenraa-Søndeborg Ruten.  
 s.s. *Fiona*, Blom, Kbhvn.-Assens-Faaborg-Svendborg-Nyborg-Rudkøbing-Svendborg Ruten.  
 m.s. *Fionia*, Christensen, afg. Penang 23.3. hjg. for Colombo.  
 s.s. *Flynderborg*, ank. Antwerpen 23.3.  
 s.s. *Fredensborg*, afg. Dunston 24.3.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Frederiksborg*, pass. Las Palmas 25.3.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimshy Ruten.  
 s.s. *Frode*, Pedersen, afg. Galveston 19.3. til Rotterdam.

## G

s.s. *Garonne*, Clausen, afg. Kbhvn. forv. 31.3. til Antwerpen.  
 s.s. *Georgia*, Jørgensen, afg. Barntle forv. 27.3. til Portland.  
 s.s. *Gerda Toft*, afg. Huelva 27.3. til Danmark.  
 m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. Savannah 16.3. til Yokohama.  
 m.s. *Gudrun Mærsk*, oplagt.

## H

s.s. *Hajnia*, Ravn, afg. Gdynia 28.3. til Ghent.  
 s.s. *Hans Mærsk*, afg. Charleston 12.3. til Puerto.  
 s.s. *Harald*, Henriksen, afg. Antwerpen forv. 27.3. til København.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newcastle forv. 3.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Cardiff 10.3. til Casablanca.  
 s.s. *Hindholm*, Møller, afg. Antwerpen forv. 30.3. til København.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Kbhvn. forv. 27.3. til Horsens.  
 s.s. *Hroar*, Oest-Jacobsen, afg. Kbhvn. 5.4. til Hull.  
 s.s. *Hulda*, ank. Svendborg 19.1.

## I

s.s. *Inge Mærsk*, pass. Skagen 13.3. vestg.  
 m.s. *India*, Kruse, afg. St. Thomas 25.3. hjg. for Rotterdam.  
 m.s. *Ireland*, Petersen, ank. Aalborg 21.3.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Leith forv. 27.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Ivar*, Bastholm, afg. Antwerpen forv. 4.4. til Kbhvn.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
 s.s. *Jacob Mærsk*, pass. Gibraltar 18.3. p. R. t. Manchester.  
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Belfast 22.3.  
 m.t. *Jane Mærsk*, afg. Istanbul 4.3. til Batum.  
 m.s. *Java*, Skjoldam, pass. Gibraltar 26.3. udg. for Algiers.  
 s.s. *Jessie Mærsk*, ank. Casablanca 7.3.  
 s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Gibraltar 16.3.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

ODENSE

**FRIIS & FREDERIKSEN**  
 EDSV. SKIBSMÆGLERE  
**ODENSE**  
 TELEFON: 30 (2 Ledninger)      TELEGR.-ADR.: »FRIIS«  
 STATSTELEFON: 30

SVENDBORG

**E. W. v. d. HUDE & SØN**  
 Etableret 1852      A. THEJLL      Etableret 1852  
**SVENDBORG**  
 STATS-AUTORISERED E SKIBSMÆGLERE  
 LLOYD'S AGENT      TYSK KONSULAT  
 Telefoner: 25, 133, 262 og Stat 2.      Telegr.-Adr.: »Hude«, Svendborg.

**C. HOPPE**  
 EDSV. SKIBSMÆGLER  
**ODENSE**  
 TELEFON: 988 · 1665      TELEGR.-ADR.: "HOPPE"

**A. E. SØRENSEN**  
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**SVENDBORG**  
 TELEGRAM-ADR.: SHIPPING      TELEFONER: 1151—955  
 THE BOE CODE      PRIVAT: 1551

SKIVE

**AAGE BERING**  
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**SKIVE**  
 TELEFON:      TELEGRAM-ADR.  
 386 & 786      "MÆGLEREN"

VEJLE

**F. H. Lauenborg Christensen**  
 (C. HOLMS EFTERF.)  
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
 Vejle  
 TELEFONER: 11 OG 12      TELEGR.-ADR.: »ACTING«

s.s. *Jolantha*, Hansen, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, ank. Gdynia 23.3.

## K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Norfolk 21.3.  
 s.s. *Katholm*, afg. Danzig forv. 7.4. til Garston.  
 s.s. *Kentucky*, Hansen, afg. Kbhvn. 20.3. til Manchester.  
 s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Helsingør 17.2.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific, Sigvardt, afg. Hamborg 23.3.  
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Nykøbing F. forv. 27.3. til Danzig.  
 s.s. *Koldinghus*, Jepsen, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, pass. Guardafui 27.3. udg. for Colombo.  
 s.s. *Laura Mærsk*, ank. Kbhvn. 22.3. oplagt.  
 m.s. *Leise Mærsk*, ank. Colon 4.3.  
 s.s. *Leva Mærsk*, ank. Kbhvn. 14.3.  
 s.s. *Lica Mærsk*, afg. St. John 15.3. til Filadelfia.  
 m.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Swansea 13.3.  
 s.s. *Lilleborg*, ank. Antwerpen 24.3.  
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, afg. Cartagena 24.3.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Holbæk 11.3. til Buenos Aires.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, afg. Kbhvn. forv. 5.4. til Frederikshavn.  
 m.s. *Malaya*, ank. Nakskov 14.3.  
 s.s. *Magnus*, Brinch, afg. Kbhvn. forv. 27.3. til Manchester.  
 s.s. *Maine*, afg. Danzig forv. 7.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Maja Lise*, Aarhus-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Manø*, Albertsen, afg. Oran 20.3. til Granton.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. Kbhvn. 7.4. til London.  
 m.t. *Marie Mærsk*, afg. New York 16.3. til Tampico.  
 s.s. *Maria Toft*, pass. Cap Finisterre 24.3. p. R. t. Teneriffe.  
 s.s. *Martin Carl*, Hjorth, afg. Swansea 22.3. til Genoa.  
 s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Beirut 1.3. til Jaffa.  
 s.s. *Maryland*, Ankersen, ank. Rosario 19.3.  
 m.s. *Meonia*, Frandsen, ank. Antwerpen 24.3. udg.  
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Messina forv. 28.3. til Palermo.  
 s.s. *Møen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Pedersen, afg. Danzig 24.3.  
 s.s. *Nevada*, Kolster, afg. Buenos Aires 10.3. til Kbhvn.  
 m.s. *Nicoline Mærsk*, rapp. 140 m. S. for Valentia 9.3. til St. John.  
 m.s. *Niel Mærsk*, ank. Manila 12.3.  
 s.s. *Nidaros*, Falk, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Nordborg*, pass. Gibraltar 25.3.  
 s.s. *Nordhild*, Westergaard, Windau 19.3.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Olaf*, afg. Kolding forv. 27.3. til Odense.  
 s.s. *Oluf Mærsk*, rapp. 125 m. NV for Valentia 19.2. til Halifax.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Horsens 25.3. til Buenos Aires.

## P

m.s. *Panama*, Rasmussen, afg. Adén 24.3. udg. for Singapore.  
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Cannes 20.3.  
 m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Peru*, Sørensen, pass. Cape of Good Hope 22.3. udg. for Sydney.  
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. Yokohama 10.3. til New York.  
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, ank. Odense 28.3.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Nykøbing 22.3.

## R

s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Aalborg 5.4. til Leith.

s.s. *Rita*, Willarsen, afg. Drammen forv. 28.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Rita Mærsk*, pass. Helsingør 18.3.  
 s.s. *Robert Mærsk*, pass. Skagen 17.3. sydg.  
 s.s. *Rosenborg*, pass. Kbhvn. 25.3.  
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Nakskov 4.4. til Odense.  
 s.s. *Rømø*, Teilman-Thomsen, ank. Odense 25.3.

## S

s.s. *Saga*, Thornung, afg. Egersund 25.3. til Kbhvn.  
 m.s. *Sally Mærsk*, afg. Antofagasta 10.3. til Colon.  
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Danzig 24.3. til Nice.  
 s.s. *Scandia*, Michelsen, pass. Cape Race 22.3. p. R. t. Stockholm.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Gdynia 27.3.  
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Kbhvn. forv. 31.3. til Gdynia.  
 s.s. *Sejrø*, Huusum, ank. Pescara 22.3.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Kiel 23.3.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Kbhvn. forv. 31.3. til Dunkirk.  
 s.s. *Skodsborg*, pass. Kbhvn. 26.3.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Leith forv. 26.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Slesvig*, Hansen, afg. Malta 23.3.  
 m.s. *Stam*, Krarup, ank. Melbourne 24.3. udg. for Nagoya.  
 s.s. *Sonja Mærsk*, ank. Hampton Rd. 14.3.  
 s.s. *Stadion II*, afg. Stettin forv. 31.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Santiago 23.3.  
 s.s. *Stjerneborg*, afg. Portland 13.3.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Gandia 17.3.  
 s.s. *Susan Mærsk*, pass. Hammershus 20.3. østg.  
 s.s. *Svanhild*, Ekholdt, afg. Preston forv. 4.4. til Garston.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Liverpool forv. 4.4. til Swansea.  
 s.s. *Svava*, afg. Kbhvn. forv. 27.3. til Horsens.  
 s.s. *Sønderjylland*, Høymark, afg. Kbhvn. 5.4. til Horsens.

## T

s.s. *Taarnholm*, Ørbech, afg. Frederikshavn forv. 4.4. til Danzig.  
 s.s. *Teddy*, Meyer, ligger i Aalborg for Reparation.  
 s.s. *Tempo*, Sørensen, ank. Sjøllandsodde 28.3.  
 s.s. *Tennessee*, Arel, afg. Tyne 20.3.  
 s.s. *Thyra*, Jans, afg. Leith forv. 3.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Tiber*, Hull, afg. Bordeaux forv. 28.3. til La Pallice.  
 s.s. *Tjaldur*, Karstensen, afg. Pasajes 23.3. til Esbjerg.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Lissabon forv. 26.3. til Kbhvn.  
 m.s. *Tongking*, Jørgensen, ank. London 22.3. hjg.  
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Fredericia 27.3. til Hammerhavn.  
 s.s. *Trondhjem*, Thomsen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Palermo forv. 31.3. til Valencia.

## U

s.s. *United States*, Mecklenburg, afg. Oslo 23.3. til New York.

## V

s.s. *Vendia*, Lund, afg. Ostende 27.3. til dansk Havn.  
 s.s. *Vibeke Mærsk*, pass. Wight 18.3.  
 s.s. *Viborg*, afg. Drammen 21.3.  
 s.s. *Lund*, afg. Ostende 27.3. til dansk Havn.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Kiilsgaard, afg. Ghent 27.3.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Borgøen 21.3.

## Y

s.s. *Ydun*, Fjeldborg, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Jensen, Aalborg-Hamborg Ruten.

## Positionsliste for Sejlskibe 26.3.34

3/m. Sk. *Frida*, Rasmussen, afg. Svendborg 24.3.  
 3/m. Sk. *Nathalia*, Rasmussen, ank. Setubal 26.3.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
 ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 • 12610

samt paa alle Postkontorer

**DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S**  
 BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION  
 KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING  
 AF NYBYGNINGER

**Set. Anna Plads 28**  
 Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

**KØBENHAVN K.**  
 Telegram-Adresse: PACAO

**VINKE & CO.**

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM  
 ANTWERP

Skibsmæglere, Skibsmæglere og  
 Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
 Telegram-Adr.: VINKECO. Codes: Scotts, Watkins, Bentleys.

**M. B. COHN**

TOLDBODVEJ 22  
 KØBENHAVN  
 K.

TELEFON 1408  
 TELEGRAM-ADR.:  
 AMIANTE

GRUNDLAET 1848

Telefoner { Grimsby No. 6621  
 Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

**JOHN SUTCLIFFE & SON**

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,  
 Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

88, Mosley Street ... Manchester  
 7, Chapel Street ... Liverpool  
 Somerton Buildings,  
 John Bright Street Birmingham  
 229, Swan Arcade. Bradford  
 "York House",  
 5/7, St. Mary Axe, London, E. C. 3  
 King's Dock ... Immingham

**HERMAN ANDERSSON**

Etabl. 1902

Adm. Dir.: A. F. WILÉN

Skibsmæglere · Assurance · Speditører

Tel.-Adr. ANDERSSON CO. Coder: Alle Shipping-Coder

**ULEABORG & HAUKIPUDAS**

Medlem af The Baltic and International Maritime Conference  
 Medlem af The Finnish Shipbrokers Association  
 Spansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »HACKLINS« Scott's Code, 10th Edition. The Boe Code

**O. W. HACKLIN & Co.**

Skibsmæglere — Befragtning  
 Forsikring — Havariegenter — Speditører

Medlemmer af The Baltic and International Maritime Conference  
 Agenter for Nordisk Skibsrederforening

Dansk Vicekonsulat  
**RÄFSÖ & MANTYLUOTO**  
 (Björneborg's District) FINLAND

**A.B. Ostrobotnia Stevedore O.Y.**

**WASA**

Medlemmer af  
 THE ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Repræsentant i København: Jørgen A. Rasmussen

**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.**

**WASA (Finland)**

Medlemmer af  
 THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
 THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
 IN FINLAND

Tel.-Adr. EKLOF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

**D. EKLÖF & Co.**

SKIBSMÆGLERE  
 BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION  
 YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)  
 og MOLLERSVIK & HIMANGO

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

**CADENIUS & GRAHN A/B**

SKIBSMÆGLERE

DAMPSKIBS- & BEFRAGTNINGS AGENTER  
 KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

**KOTKA - Finland**

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka«

**SCANDINAVIAN COAL BUYERS**

**IN A NUTSHELL**

GUIDE TO SCANDINAVIAN COAL IMPORTERS,  
 COAL AGENTS AND SHIPOWNERS

Price, 10/-, post free.

SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE

(The International Weekly)

33, Amaliegade

Copenhagen, Denmark

FOREIGN BUNKERING

TOWAGE

STEVEDORING

PROVISION-

AGENTS

**DANISH MARITIME SERVICE**

TELEGRAMS:  
 "AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

**COPENHAGEN**

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

50. Aargang.

København 28. Marts 1934.

Nr. 13.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staaer disse i *Parenthes*, saafremt Pladsen ikke er *trigonometrisk* bestemt. De *danske* Fyrs Synvidde 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*, og de der angaar Fyr, er angivet fra *Søen*.

## I. Østersøen.

646. Østersøen. Stevns Fyr SE. Vrag forgæves eftersøgt.  
Vraget af Motorskibet *Primo*, der den 22. Marts d. A. rapporteres at være sunket i en SE.-lig Retning fra *Stevns Fyr*, er forgæves eftersøgt.  
*Stevns Fyr*: c. 55° 17' N. 12° 27' E.
647. Danmark. Bornholm. Lys- og Fløjtetønde Rønne atter tændt.  
Lys- og Fløjtetønden *Rønne* paa c. 55° 05' N. 14° 38' E. er atter tændt og i Orden.  
(E. f. S. Nr. 11/588 1934.)
648. (T). Sverige. Gotland. N.-lige Indløb til Fårösund. Midlertidig Fyrbelysning.  
(U. f. s. Nr. 12/714. Stockholm 1934.)  
I den Tid Opmudringen af det nye Løb i *Fårösund* N.-lige Indløb staaer paa, tændes paa hver af de færdigbyggede Fyrfundamenter til *Holmrevet Fyr* paa c. 57° 52',<sub>75</sub> N. 19° 02',<sub>14</sub> E. og *Boviken Fyr* paa c. 57° 51',<sub>90</sub> N. 19° 02',<sub>17</sub> E. et hvidt, fast Fyr.  
(E. f. S. Nr. 43/2462 1933.)
649. (T). Sverige. Kalmarsund. Yttre Stengrund. Lys- og Fløjtetønde ombyttes midlertidigt.  
(U. f. s. Nr. 12/713. Stockholm 1934.)  
I Begyndelsen af April d. A. ombyttes Lys- og Fløjtetønden *Yttre Stengrund* paa c. 56° 09' N. 16° 06' E. midlertidigt med en almindelig Lystønde med samme Fyrkarakter.
650. (T). Sverige. Kalmarsunds djupränna. Lys- og Klokketønden Norra angöringsbojen inddrages midlertidigt.  
(U. f. s. Nr. 12/712. Stockholm 1934.)  
I Begyndelsen af April d. A. inddrages Lys- og Klokketønden *Norra angöringsbojen* paa c. 56° 42' N. 16° 24' E. midlertidigt uden at erstattes med en Reservetønde.
651. Sverige. Stockholm Skærgaard. Västra Haga Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 12/762. Stockholm 1934.)  
*Västra Haga Fyr* paa c. 59° 24' N. 18° 11' E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 3/123 1934.)

652. Sverige. Öregrund Skærgaard. Djursten Fyr atter tændt. Taagesignal gives atter.  
(U. f. s. Nr. 10/632 og 12/711. Stockholm 1934.)  
Djursten Fyr paa c. 60° 22' N. 18° 24' E. er atter tændt og Taagesignalet ved Fyret i Virksomhed.  
(E. f. S. Nr. 8/402 1934.)
653. Finland. Bottniske Bugt. Kemi. Oplysning om Ledemærke.  
(U. f. s. Nr. 8/182. Helsingfors 1934.)  
Riikola Baake paa 65° 43' 03" N. 24° 32' 18" E., paa NE.-Siden af *Selkäsaari*, er overet med *Karihaara* Savværksskorsten paa 65° 45' 15" N. 24° 32' 10" E. i Pejling c. 357°.
654. Finland. Skærgårdshavet. Utö. Fyr slukket for Vinteren.  
(U. f. s. Nr. 8/185. Helsingfors 1934.)  
Utö hamnfyr paa c. 59° 47' N. 21° 22' E. er slukket for Vinterperioden.
655. Finland. Finske Bugt. Helsingfors. Uttergrund (Saukonkari) Fyr. Ny Lysvinkel.  
(U. f. s. Nr. 8/179. Helsingfors 1934.)  
I Uttergrund Fyr paa c. 60° 09' N. 24° 54' E. er indlagt en ny grøn Lysvinkel, saaledes at Fyret nu lyser, som følger:  
1. Grønt i Pejling fra c. 276° til c. 290°. 2. Hvidt i Pejling fra c. 290° til c. 6°. Iøvrigt uforandret.  
(Kort Nr. 276.)

(Se Tillæg.)

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

656. (P). Danmark. Køge Bugt. Køge Havn. Ny Ledefyrlinie oprettes.  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 12/643 1934 meddeles, at de midlertidige røde, faste Ledefyr den 4. April d. A. nedlægges og erstattes med to grønne, faste Ledefyr, som følger:  
Bagfyret er opstillet paa 55° 27' (05") N. 12° 11' (48") E., 53 m W. for det NE.-lige Hjørne af D. F. O. K.'s Plads paa Søndre Havneplads ved dennes nordre Hegn. Et 10 m højt Fyrstativ med Trekant med Spidsen nedad.  
Forfyret er opstillet c. 130 m 69° fra Bagfyret, 1,1 m W. for det NE.-lige Hjørne af D. D. P. A.'s Plads paa Søndre Havneplads ved Pladsens nordre Hegn. Et 6,1 m højt Fyrstativ med Trekant med Spidsen opad.  
Ledefyrene overet i Pejling c. 249° leder midt i Havneindløbet.  
(E. f. S. Nr. 12/643 1934. Kort Nr. 210 og 278. Danske Lods, Side 285. Havnelods, Side 94. Fyr.-Fort. Nr. 306 C.)
657. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.  
Ved Opmaalingen den 14. Marts d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 5,5 m i E.-Siden af Renden, 4,6 m i Midten af Renden og 3,5 m i W.-Siden af Renden.  
c. 54° 51' N. 12° 13¼' E.  
(E. f. S. Nr. 8/408 1934.)
658. Danmark. Lille-Bælt. Tvinsbjerg Vinkelfyr atter i Orden.  
Vinkelfyret *Tvinsbjerg* paa c. 55° 19' N. 9° 54' E. er atter i Orden og lyser med normal Fyrkarakter.  
(E. f. S. Nr. 12/644 1934.)



**659. (P). Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Mommark Færgehavn. Dækmole bygges. Nyt Fyr tændes.**

I Begyndelsen af April d. A. paabegyndes Bygningen af en Dækmole udgaaende fra et Punkt c. 25 m E. for E.-Molens Hoved i Retningen 46°. Dækmolens Længde bliver c. 70 m, og Yderenden kommer til at ligge i c. 5 m Vand paa 54° 56' (00") N. 10° 03' (00") E.

Naar Dækmolen er færdig (formentlig omkring den 1. Juli d. A.), vil der paa dens Yderende blive tændt et rødt Blinkfy, Et-Blink hver 3<sup>s</sup>. Flammens Højde: c. 4½ m. Synsvidde: c. 3 Sm. En Pælebaake.

(Kort Nr. 321, 282, 297, 241 og 298. Danske Lods, Side 370. Havnelods, Side 130. Fyr-Fort. Nr. 419 A.)

(Se Tillæg.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**660. Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Klokketønde genudlagt.**

Klokketønden *Odense Fjord* paa c. 55° 33' N. 10° 34' E. er atter udlagt paa Station og Vintersømærket inddraget.

(E. f. S. Nr. 51/2922 1933.)

**661. (T). Danmark. Kattegat. Hjælm S. Opmaalingsmærker udlagt. Advarsel.**

Til Brug ved en Opmaaling af Farvandet S. for *Hjælm* er udlagt 7 Opmaalingsvagere (sorte Stager eventuelt forsynet med Flag) inden for et Areal begrænset af Breddeparallelterne 56° 02' N. og 56° 07' N. samt Meridianerne 10° 48' E. og 10° 58' E.

Vagterne, der er den almindelige Skibsfart uvedkommende, belyses ikke om Natten.

**662. (P). Sverige. Kattegat. Vinga Fyrskib ombyttes midlertidigt.**

(U. f. s. Nr. 12/727. Stockholm 1934.)

I Tiden fra den 10. April til den 25. Maj d. A. vil Fyrskibet *Vinga* paa c. 57° 34' N. 11° 36' E. blive ombyttet med et Reservefyrskib mærket „*Reserv*“. Fyrkarakteren er uforandret. Taagesignal afgives med Damptyfon, Et-Stød hver 30<sup>s</sup>. Reservefyrskibet er ikke forsynet med Undervandstaagesignal eller Radiotaagesignal.

**663. Danmark. Limfjorden E.-lige Del. Hals Barre. Bredhage. Sømærker forsynet med Refleksprismer.**

Nedennævnte Sømærker er, indtil videre som Forsøg, blevet forsynet med Refleksprismer, som følger:

Med hvide Refleksprismer:

- a. Rød Spidstønde med 1 opadvendt Kost paa 56° 57' (52") N. 10° 22' (37") E.

Med røde Refleksprismer:

- b. Hvid Stage med 2 nedadvendte Koste paa 56° 57' (52") N. 10° 22' (13") E.  
c. Hvid Stage med 1 nedadvendt Kost paa 56° 58' (10") N. 10° 21' (03") E.  
d. Hvid Stage med 2 nedadvendte Koste paa 56° 58' (14") N. 10° 20' (48") E.  
e. Hvid Stage med 2 Halmviske, *Bredhage*, paa 57° 05' (00") N. 9° 59' (51") E.

(E. f. S. Nr. 11/590 1934. Kort Nr. 271 og 259. Danske Lods, Side 486 og 488. Søm.-Fort. Side 65, Nr. 16, 20, 21 og 22, Side 66, Nr. 8.)

**664. Norge. Oslofjord. Fagerstrand. Afmærkning forandres.**

(B. f. F. Nr. 7 og 8. Oslo 1934.)

De to sorte Stager henholdsvis N. og S. for Oliekompagniets Bro er inddraget og hver erstattet med en sort Lystønde med cylindrisk Topbetegnelse. Den S.-lige Lystønde er udlagt paa 59° 43' 57" N. 10° 35' 30" E., paa den tidligere S.-lige Stages Plads; den N.-lige Lystønde er udlagt paa 59° 44' 06" N. 10° 35' 29" E., c. 40 m 340° fra den tidligere N.-lige Stages Plads. Lystønderne, der begge skal vise grønt Et-Blink c. hver 5<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 4,5<sup>s</sup>, tændes den 1. April d. A.

(Kort Nr. 236.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

## 665. Norge. Risøysund. Øygårdsneset. Baake ødelagt.

(B. f. F. Nr. 8. Oslo 1934 og N. f. S. Nr. 12/1041. Berlin 1934.)

Øygårdsneset Baake paa c.  $68^{\circ} 57',2$  N.  $15^{\circ} 38',2$  E. er ødelagt og vil ikke blive genopført.

## 666. Nordsøen S.-lige Del. Oplysning om Dybder.

(Meddelelse fra Føreren af Kabeldamperen »Edouard Suenson«.)

Under en Kabelreparation i den S.-lige Nordsø i Februar d. A. fandtes følgende Dybder:

1.  $56,7$  m paa c.  $52^{\circ} 12',5$  N.  $2^{\circ} 39',9$  E.2.  $58,5$  m paa c.  $52^{\circ} 13',6$  N.  $2^{\circ} 40',7$  E.

(Kort Nr. 264).

## 667. Skotland. Anstruther Havn atter aaben. Havnefyrtænder.

(N. t. M. Nr. 435. London 1934.)

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 12/622 1934 meddeles, at Vraget, der er sunket i Nærheden af Havneindløbet, nu er afmærket med Tønder. Havnefyrene er atter tændt, og Skibe kan løbe ind eller ud paa egen Risiko. Nærmere Meddelelse om Vragets endelige Fjernelse fremkommer ikke. c.  $56^{\circ} 13'$  N.  $2^{\circ} 42'$  W.

(E. f. S. Nr. 12/622 1934.)

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

## 668. (T). England S.-Kyst. Rye Havn. Molearbejder. { Fyrbelysning midlertidig forandret.

(N. t. M. Nr. 412. London 1934.)

Rye Havn E.-lige Pier forlænges 61 m søværts, hvorfor det hvide Blinkfyrtidligere forandret til hvidt, fast Fyrtidligere af de i Gang værende Molearbejder vil til enhver Tid være afmærket med to røde Lanterner, lodret for hinanden. Naar Arbejderne er fuldført, vil det hvide Blinkfyrtidligere blive installeret paa Yderenden af den forlængede Mole.

Udvidelsesarbejder er ogsaa i Gang ved Inner Western Brystværn. Yderenden af de i Gang værende Arbejder er til enhver Tid afmærket med to røde Lanterner, lodret for hinanden.

Fyret paa East Breakwater:  $50^{\circ} 56'$  ( $00''$ ) N.  $0^{\circ} 46'$  ( $30''$ ) E.

## 669. Skotland W.-Kyst. Muck Island. Magnetisk Forstyrrelse.

(N. t. M. Nr. 436. London 1934.)

Magnetisk Forstyrrelse rapporteres at være observeret paa c.  $56^{\circ} 50'$  N.  $6^{\circ} 10'$  W.

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

## 670. (T). Spanien N.-Kyst. San Esteban de Pravia. Fyrbelysning midlertidig slukket.

(A. a. l. N. Nr. 11/330. San Fernando 1934.)

Fyrene og Lystønden ved Indsejlingen til San Esteban de Pravia Havn er for Tiden slukket.

c.  $42^{\circ} 34',1$  N.  $6^{\circ} 04',7$  W.

## 671. (T). Spanien NW.-Kyst. Isla de Sálvora. Radiofyrtidligere forandret.

(A. a. l. N. Nr. 11/325. San Fernando 1934.)

Isla de Sálvora Radiofyrtidligere paa  $42^{\circ} 27'$  ( $53''$ ) N.  $9^{\circ} 00'$  ( $50''$ ) W. fungerer indtil videre, som følger:

a. Bogstaverne RA. . . . . 30 s.

b. Pause . . . . .  $4^m 30^s$ .Periode . . . . .  $5^m 00^s$ .

(E. f. S. Nr. 52/2985 1933.)

672. (T). Spanien NW.-Kyst. Ria de Marin. Mourisca Fyr midlertidig slukket.  
(A. a. l. N. Nr. 11/326. San Fernando 1934.)  
Fyret paa *Mourisca* Banke paa  $42^{\circ} 20' (50'')$  N.  $8^{\circ} 49' (00'')$  W. er for Tiden slukket.
673. Afrika W.-Kyst. Shoals of St. Ann Lys- og Fløjtetønde forandret.  
(N. t. M. Nr. 442. London 1934.)  
Lys- og Fløjtetønden paa c.  $7^{\circ} 49' N. 13^{\circ} 42' W.$  er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>.
674. (T). Afrika W.-Kyst. Spansk Guinea. Bahia de Corisco. Punta Mosquitos. Fyr midlertidig slukket.  
(A. a. l. N. Nr. 11/328. San Fernando 1934.)  
*Punta Mosquitos* Fyr paa c.  $1^{\circ} 06' N. 9^{\circ} 25',_3 E.$  er for Tiden slukket.  
(E. f. S. Nr. 7/426 1933.)
675. Afrika W.-Kyst. Spansk Guinea. Elobey Chico Fyr atter tændt.  
(A. a. l. N. Nr. 11/329. San Fernando 1934.)  
*Elobey Chico* Fyr paa c.  $1^{\circ} 00' N. 9^{\circ} 31',_8 E.$  er atter tændt og lyser med normal Fyrkarakter.  
(E. f. S. Nr. 51/2461 1932.)

(Se Tillæg.)

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

676. Honduras. False Cape Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 433. London 1934.)  
*False Cape* Fyr paa c.  $15^{\circ} 13' N. 83^{\circ} 21' W.$  er forandret saaledes, at Fyrets Synsvidde nu er 15 Sm.
677. Panama. Isla Grande E. Grund.  
(N. t. M. Nr. 10/555. Washington 1934.)  
En Grund (Klippe) med 1,5 m Vand rapporteres at ligge paa  $9^{\circ} 38' 18'' N. 79^{\circ} 33' 12'' W.,$  c. 0,5 Sm E. for *Isla Grande* Fyr. Grundens Udstrækning er ikke undersøgt.
678. (T). Cuba S.-Kyst. Guacanayabo Bugt. Cabo Cruz. Colorados de Fuera Lystønde forsvundet.  
(N. t. M. Nr. 10/559. Washington 1934.)  
*Colorados de Fuera* Lystønde paa  $19^{\circ} 56' (38'') N. 77^{\circ} 44' (05'') W.$  er forsvundet.
679. (T). Cuba S.-Kyst. Rancho Viejo Channel. Granada Fairway Lystønde forsvundet.  
(N. t. M. Nr. 10/558. Washington 1934.)  
*Granada Fairway* Lystønde (hvidt Et-Blink) paa  $20^{\circ} 39' (36'') N. 78^{\circ} 14' (21'') W.$  er forsvundet.
680. Brasilien. Rio de Janeiro. Laja Jaguarao. Oplysning om Tønde.  
(N. t. M. Nr. 450. London 1934.)  
Tønden, der afmærker *Laja Jaguarao,* er flyttet og ligger nu paa c.  $22^{\circ} 50' S. 43^{\circ} 09' W.,$  0,75 Sm  $174^{\circ}$  fra *Maneis de Fora* Fyr. Samtidig er Tønden malet helt sort.

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

681. (P). Spanien E.-Kyst. Puerto de Alicante. Fyrbelysning forandres.  
(A. a. l. N. Nr. 11/327. San Fernando 1934.)  
Den 1. Maj d. A. flyttes det hvide Fyr med Gruppe-Formørkelser paa Yderenden af E.-lige Bølgebryder til Yderenden af den ny Forlængelse af Molen og forandres samtidig til at vise grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, 4 Formørkelser hver 20<sup>s</sup>. Flammens Højde: 14 m. Synsvidde: 17 Sm. Graa Fyrbaake. Fyret lyser i den Vinkel, der begrænses af Kap *Las Huertas* og Kap *Santa Pola*.  
Samtidig med Tændingen af ovennævnte Fyr nedlægges det grønne Blinkfy, som afmærker Molens Forlængelse.  
38° 19' (42") N. 0° 29' (08") W.
682. Adriaterhavet. Jugoslavien. Canale di Zara. Tre Sorelle (Tri Sestrice) Skær. Tønde udlagt.  
(N. f. S. Nr. 12/973. Berlin 1934.)  
Som Erstatning for den ødelagte Baake paa Skæret *Tre Sorelle* er paa 44° 11' 30" N. 14° 58' 54" E. udlagt en Fadtønde.  
(E. f. S. Nr. 41/1965 1932.)
683. Italien. Adriaterhavet. Isola Cazza. Fyr atter normalt.  
(A. a. N. Nr. 44/88. Genua 1934.)  
*Isola Cazza* Fyr paa c. 42° 45' N. 16° 30' E. er atter i Orden og lyser normalt.  
(E. f. S. Nr. 49/2804 1933.)
684. Marmarahavet. Injeh Burnu S. Undervandshindring.  
(N. t. M. Nr. 437. London 1934.)  
En Undervandshindring rapporteres at ligge paa c. 40° 31' N. 27° 01' E.

## IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

685. Røde Hav. Zebayir Islands. Centre Peak Island. Oplysning om Fyr.  
(A. a. N. Nr. 40/74. Genua 1934.)  
*Centre Peak Island* Fyr er beliggende paa 15° 00' 53" N. 42° 09' 53" E., i Nærheden af SE.-Spidsen af Øen. Fyrkarakteren er hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 20<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 3<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 3<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 8<sup>s</sup>. Flammens Højde: 158 m. Synsvidde: 14 Sm. Et rundt Jerntaarn paa pyramideformet Fundament. Fyret er synligt i Pejlinger fra 228° til 130° undtagen mod W., hvor Fyret er formørket af en Høj indtil en Afstand af c. 4 Sm fra Kysten.  
(E. f. S. Nr. 48/2769 1933.)
686. Afrika E.-Kyst. Ras Ali Bash Kil. Banke findes ikke.  
(N. t. M. Nr. 414. London 1934.)  
Banken med 45,7 m Vand, der var rapporteret at ligge paa 11° 02' (48") N. 51° 29' (24") E., er forgæves eftersøgt.  
(E. f. S. Nr. 36/2158 1933.)
687. Madagascar E.-Kyst. Hastie Red. Nosi Marosi eller Mangabé. Dybde aftaget.  
(N. t. M. Nr. 443. London 1934.)  
Dybden i Løbet N. for *Nosi Marosi* paa c. 15° 29' S. 49° 50' E. rapporteres at være aftaget.
688. Bengalske Bugt. Orissakysten. Dhamra Floden Anduvning. Afmærkning forandret.  
(N. t. M. Nr. 444. London 1934.)  
1. En sort- og hvidtneret Spidstønde med Kurv er udlagt paa 20° 48' 34" N. 87° 06' 20" E., c. 2½ Sm NE. for *Shortt Island*.  
2. Sort- og hvidtneret Stumpstønde med Cylinder „E“ er flyttet c. 0,2 Sm N. efter og ligger nu paa 20° 48' 27" N. 87° 03' 42" E.

689. Birma. Martaban Bugt. China Bakir Floden Indløb. Dybde aftaget.  
(N. t. M. Nr. 426. London 1934.)  
Dybden i Indløbet til *China Bakir* Floden rapporteres at være aftaget. c. 16° 15' N. 96° 09' E.

### X. Asiens E.-Kyst med Japan.

690. Sunda Øerne. Banka E.-Kyst. Grund.  
(B. a. Z. Nr. 67/690. 's-Gravenhage 1934.)  
En Grund med  $4\frac{1}{4}$  m Vand er fundet paa 2° 48' 45" S. 106° 51' 56" E., N. for *Lepar*.
691. Sunda Øerne. Borneo NW.-Kyst. Midai. Afmærkning inddraget.  
(B. a. Z. Nr. 67/691. 's-Gravenhage 1934.)  
Afmærkningen, bestaaende af 2 sorte Stumptønder og 1 hvid Spidstønde, i Nærheden af *Seblat*, S.-Kysten af *Midai*, er permanent inddraget.  
c. 2° 58' N. 107° 47' E.

### XI. Bekendtgørelser m. m.

692. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Tilføjelser til de særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand for saa vidt angaar Sejladsen paa Haderslev Fjord.

Ministeriet for Søfart og Fiskeri har under den 12. Marts d. A. udstedt Bekendtgørelse om Tilføjelser til „Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand“ gældende for Sejlløbet fra Anduvningsvageren *Haderslev Fjord* (rød- og hvidstribet Spidstønde med Ballon) paa 55° 16' (28") N. 9° 42' (48") E. indtil *Haderslev* Havn: „Damp- og Motorskibe maa ikke gaa med større Fart end 6 Sm i Timen“.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft den 1. Maj 1934.  
(Danske Lods, Side 362. Havnelods, Side 70.)

693. Danmark. Kattegat. Grenaa Havn. Havnereglement.

Under den 17. Marts d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt et nyt Reglement for Ordenens Overholdelse i *Grenaa* Havn (c. 56° 24',<sub>7</sub> N. 10° 55',<sub>9</sub> E.) i Overensstemmelse med „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) danske Havne (Broer)“.

For Sejladsen inden for Havnens Omraade gælder „Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand“ af 29. Juli 1927.

Det til Havnen hørende Søomraade er begrænset af Havnens Ydermoler samt af en ret Linie mellem disse Molers Yderender.

Havnen bestaar af følgende Bassiner: Forhavnen, Nordhavnen og Sydhavnen med det deri værende Fiskeribassin.

Dette Reglement træder i Kraft den 1. Maj 1934.  
(Havnelods, Side 65).

### Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller  
Bogs Nr.

*England:*

- N 812 Mediterranean. Algeria. — Oran harbour and Mers-el-Kebir anchorage.  
R 997 South Pacific Ocean. — Tongareva or Penrhyn island.  
R 960 Tasmania. — Approaches to Hobart.  
R 1931 Central America. — Gulf of Nicoya.  
R 2348 Alaska. — Sitka harbour.  
† 812 Algeria. — Oran harbour and Mars-el-Kebir bay.

## Tillæg.

## I. Østersøen

694. Danzigomraadet. Sommerafmærkning.  
(Meddelelse fra det danske Generalkonsulat, Danzig.)  
Omskiftningen af Vinterafmærkningen med Sommerafmærkning er paabegyndt.
695. Danzigomraadet. Neufahrwasser Lys- og Klokketønde midlertidig ombyttet.  
(Meddelelse fra det danske Generalkonsulat, Danzig.)  
Lys- og Klokketønden *Neufahrwasser* paa c. 54° 26' N. 18° 39' E. er for et Tidsrum af c. 3 Uger ombyttet med en rød Baaketønde med Ballon.

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

696. Danmark. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Graasten Havn. Afmærkning forandret.  
De fire røde Bøjer, der angiver Grænsen for Svajebassinet i *Graasten Havn*, er ombyttet med røde Stager, hver med 1 opadvendt Kost. c. 54° 55',<sub>1</sub> N. 9° 36',<sub>2</sub> E.  
(Kort Nr. 321 og 282. Danske Lods, Side 386. Havnelods, Side 64 og 65. Søm.-Fort. Side 56, Nr. 5.)
697. Danmark. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Kollund Bro. Oplysning om Dybde.  
Dybden i den c. 10 m brede og c. 19 m lange Rende paa E.-Siden af Broen er aftaget saaledes, at Dybden langs Broen kun er fra c. 2¾ m til c. 1½ m. Dybden i den tilsvarende Rende paa W.-Siden af Broen er langs Broen fra c. 2,₆ m til c. 1,₆ m.  
c. 54° 50',<sub>2</sub> N. 9° 27',<sub>2</sub> E.  
(Havnelods, Side 98. Tillæg Nr. 2, Side 17.)

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

698. Island W.-Kyst. Faxaflói. Valhúsgrunn Lys- og Fløjtetønde flyttet.  
(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)  
Lys- og Fløjtetønden *Valhúsgrunn* er flyttet S. over og ligger nu i c. 29 m Vand paa 64° 04' (55") N. 22° 05' (24") W., c. 700 m SW. for *Valhúsgrunn* lige i N.-Kanten af *Hafnarfjördur* Vinkelfyrs hvide Lysvinkel.  
(Kort Nr. 213, 270, 226 og 260. Islandske Lods, Side 55. Fyr-Fort. Nr. 803.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

## Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:		Telegram-Adresse:
Nyborg	Henrik Basballe, Foreningens Formand.	Basballe.
Aarhus	L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore-Kompagni, Foren. Vice-Formand.	Labore.
København	Holger Jørgensen, Foreningens Kasserer.	Old stevedore.
Aalborg	Stevedorekompagniet.	Mamdresch.
Aarhus	Hassing & Drescher.	Dispatch.
Assens	Petersen & Jacobsen.	Lodsen.
Esbjerg	Ludvig Christensen,	Stevedore.
København	Københavns Stevedore Kompagni, Niels Juelsg. 8. (Søren Olsen)	„Klis“.
Holbæk	S. I. Sørensen.	Stevedoren.
Horsens	Søren Andersen.	Stevedoring.
Kalundborg	L. Omøe.	Omøe.
Nyborg	Mammen & Drescher.	Spedition.
Odense	Simonsen & Møller.	Simonsen.
Randers	Wessberg & Christoffersen.	Wessberg og Christoffersen.
Vejle	Vejle Stevedoreforretning.	Stevedoring.

Stevedoring Rater ifølge Overenskomst med  
Dansk Dampskibsrederiforening og The Baltic  
and International Maritime Conference.



Forsikrings-Aktieselskabet  
**„SKANDINAVIA“**

Stiftet 1899  
Aktiekapital 10 Millioner Kroner

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGER  
samt  
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

KONGENS NYTORV 6 · KØBENHAVN K.  
Telefon 9316    Telgr. Adr. Reassurance

*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

**O**wners' &  
**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

**Price 13/-** postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
33, Amaliegade, Copenhagen.

**AKTIESELSKABET  
MARITIME AGENCY**

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450    Telegram-Adr. "MARAG"

**AMALIEGADE 35  
KØBENHAVN K**



REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTRER

**BUNKERKUL**

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN



KONTRAHENTER FOR  
**STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS**

**DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S**

BEFRAGTNING, KLARERING &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefoner: 40 - 91 &amp; 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde.

Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.

2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

**SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY**

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 &amp; 14151

Cable Address: Scandship.

**Engineers, Commission Agents  
& Ship Outfitters.**

Consult us — send us your enquiries.

**IVER C. WEILBACH & CO**

SØLVER &amp; SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744



Telegr.:

Compasweilbach

Specialforretning: Kompasser &amp; Nautiske Instrumenter

**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER

ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING  
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

**MARIUS NIELSEN & SØN**

Edsv. Skibsmæglere &amp; Dampskibsrederi

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT  
BEFRAGTNINGSFORRETNINGTel.-Adr. »Mariusens  
Statstelefon 196Kalvebod Brygge 4  
København V.**SEND DERES GAVE  
PR. TELEGRAM**Enhver Ordre, Telegram eller Brev-Gave,  
kan indtelefoneres til vort Kontor.

CENTRAL 13578

**GAVE-TELEGRAM A/S**  
prompte og samvittighedsfuld Betjening  
AMALIEGADE 33 K.

DAMPSKIBSSELSKABERNE

**„PACIFIC“ & „NORDANIA“**

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 &amp; 4248 - Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

Grundlagt 1874

**Th. Höeg \* Hamburg**

Bundfarver for Jern- og Stålskibe

Rød og Graa Indenbordsfarve Kobberstof for Træskebe  
Patent Mønje Graa Patentmaling til udenbords BrugRepræsentant for Danmark:  
Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, KbhVn. K.  
Telefon: Central 13778.

FOREIGN BUNKERING

TOWAGE

STEVEDORING

PROVISION-

AGENTS

**DANISH MARITIME SERVICE**TELEGRAMS:  
"AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

COPENHAGEN

**ARBEJDSGIVERE****OG FUNKTIONÆRER**er lige interesserede i Indførelsen af  
en betryggende forsikringsmæssig Pens-  
sionsordning for Personalet.

Indhent Oplysninger og Tilbud fra

**PENSIONS-FORSIKRINGSANSTALTEN**  
AKTIESELSKAB

(Oprettet af danske Erhvervsorganisationer)

Vestre Boulevard 38 · KØBENHAVN V · TLF.: C. 7809



# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 14

FREDAG 6. APRIL 1934

41. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1934

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleum A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers  
Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegraf-selskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phønix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland.  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugser-selskaber

## FRA UGE TIL UGE

Af Axel Gerfalk.

### UHOLDBART STANDPUNKT

Baade Søfyrbøderne og Sømændene har erklæret sig utilfreds med Forligsmandens Kendelse og varslet Strejke.

Disse Strejker er altsaa ulovlige, og, hvis de søges gennemført, vil de koste de to Organisationer saa meget, at deres Eksistens er truet, rent bortset fra, at saadanne Strejker altid maa tabes, da ulovlige Strejker medfører, at arbejdsvillige uden Risiko af nogen Art kan tage de strejkendes Pladser. Saa der er kun ringe Sandsynlighed for, at de bliver gennemtruffet — baade Sømændene og Fyrbøderne har intet at vinde derved, kun alt at tabe.

Skibsrederne har igennem Arbejdsgiverforeningen indanket disse ulovlige Strejke-Varsler for Voldgiftsretten. De kommer til Behandling i Morgen, Lørdag. Udfaldet er paa Forhaand givet, og Rederne tager derfor Situationen med Ro. Hvis deres nuværende Mandskab mod Forventning skulde gaa fra Borde, ved de, at andre staar parat til at indtage de ledige Pladser.

Men Fornuften maa nødvendigvis sejre. Under de nuværende fortvivlende Forhold for Skibsfarten, hvor kun to eller tre Rederier har været i Stand til at præsentere et dividende-givende Overskud, og flere Rederier har maattet nedskrive deres Kapital, er Tiden ikke inde til at stille Krav. Her gælder det om i Landets og Erhvervets Interesse at staa sammen og løfte i Flok. Danmarks Skibsfart kæmper en haard Kamp mod Skibsfartslande, der ikke alene sejler med Statsunderstøttelse, men ogsaa med lavere Hyrer end de danske.

### JAPANSKE SUBSIDIER

Blandt de Publikationer, der er blevet udgivet af The Cotton Trade League of Great Britain, skriver S. Kurokawa, Præsidenten for den japanske Skibsrederforening i Kobe, findes der en Rapport, hvis Ordlyd jeg citerer og hvori det er Hensigten at illustrere den Maade, paa hvilken Japan fortrænger Lancashire paa Markederne indenfor det britiske Empirium.

Rapporten lyder:

»Enhver tænkelig Form for Hjælp ydes af Regeringen til den japanske Bomuldsindustri. I Medfør af Loven om Subsidier til Oceannavigationen er Rederierne saaledes i Stand til at tilbyde betydelig Rabat til Medlemmerne af Bomuldsspinderforbundet, ikke blot paa Afskibninger af raa Bomuld, men ogsaa paa Afskibninger af Helfabrikata. Disse Rabatter beløber sig i Praksis til 2s. 6d. pr. 400 lbs. paa Bombayfragtsatserne og 4s. 3d. pr. 400 lbs. paa Karachiraterne.»

Paastanden i ovenførte Rapport vedrørende Rederierne — formodentlig de japanske — onde Geringer — er helt forfejlet — og som Direktøren for Londonfilialen af N. Y. K. ganske karakteristisk bemærker, »er det en Forvanskning af de faktiske Forhold«. For det første, understreger Kurokawa, faar de japanske Selskaber, der sejler paa Indien, ikke en Yen Statsunderstøttelse for Opretholdelsen af denne

Rute. Sagen er, at der findes en Shipping Conference mellem det britiske P. and O. Steamship Company paa den ene Side og de japanske Selskaber Nippon Yusen Kaisha og Osaka Shosen Kaisha paa den anden gaende ud paa en Regulering af Skibsfarten mellem Bombay og Japan. Denne Conference har sluttet en Aftale med det japanske Boinuldsspinderforbund om Ydelsen af visse kollektive Rabatter til nævnte Forbund mod at Forbundet overholder visse i Overenskomsten stipulerede Betingelser. Der er en hel Del britiske og indiske Købmænd, der ogsaa er Medlemmer af det japanske Boinuldsspinderforbund, og disse nyder uden Undtagelse godt af de samme Rabatter som de japanske Medlemmer.

Det paastaas tit, ofte med en Bihensigt, at den japanske Skibsfart er baseret paa Statstilskud — eller for at udtrykke det samme paa en anden Maade, at det er de japanske Skatteydere, der opretholder Skibsfarten. Lad os her benytte Lejligheden til kategorisk at benægte Sandheden i denne Paastand, hvis vi da ikke skal strække os saa langt, at vi kalder den malicious. Kun paa de af japanske Rederier opretholdte Rater, hvor regelmæssig Fart i Kraft af ubestemte Fartplaner nødvendiggøres af Hensyn til Post- og Passagertransporten, giver den japanske Stat Subventioner, og da kun under den Forudsætning, at Loven strengt overholdes.

## SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE I OKTOBER KVARTAL 1933 OG HELE AARET 1933

Paa Grundlag af de summariske Opgørelser, som foretages hvert Kvartal, meddeles nedenstaaende Oplysninger angaaende Skibsfarten paa danske Havne i Oktober Kvartal 1933 og hele Aaret 1933. Den tabellariske Oversigt over Farten paa de enkelte Provinshavne omfatter samtlige Tolddistrikter med Undtagelse af enkelte, hvis Havne eller Anløbssteder er ganske ubetydelige.

Af nedenstaaende Oversigt over Skibsfarten paa samtlige danske Havne fremgaar, at det samlede Antal Anløb i Oktober Kvartal 1933 androg 25,300, Reg. Tonnagen udgjorde 4,211,000 N.R.T., og der udlossedes 3,544,000 Tons Gods og indladedes 1,192,000 Tons.

Skibsfarten paa samtlige danske Havne.

	Antal Anløb	Reg.-Tons netto 1000 R.-T.	Udlosset Gods 1000 t.	Indladet Gods 1000 t.
Oktober Kvartal 1933	25,300	4,211	3,544	1,192
heraf fra og til Udland	—	—	2,785	448
Juli Kvartal 1933	26,700	4,344	3,450	1,106
heraf fra og til Udland	—	—	2,825	498
April Kvartal 1933	23,300	3,829	2,717	1,022
heraf fra og til Udland	—	—	2,151	479
Januar Kvartal 1933	19,200	3,621	2,779	875
heraf fra og til Udland	—	—	2,333	430
Oktober Kvartal 1932	24,000	4,173	3,416	1,103
heraf fra og til Udland	—	—	2,801	495
Juli Kvartal 1932	24,400	4,025	3,070	934
heraf fra og til Udland	—	—	2,600	479
April Kvartal 1932	23,400	3,920	2,842	956
heraf fra og til Udland	—	—	2,336	489
Januar Kvartal 1932	19,600	3,666	2,903	875
heraf fra og til Udland	—	—	2,461	437
Hele Aaret 1933	94,500	16,005	12,490	4,195
heraf fra og til Udland	—	—	10,094	1,855
Hele Aaret 1932	91,400	15,784	12,231	3,868
heraf fra og til Udland	—	—	10,188	1,900

I Sammenligning med det tilsvarende Kvartal i det foregaaende Aar, Oktober Kvartal 1932, viser Tallene kun forholdsvis smaa Forskydninger. Godsomsætningen med Udlandet har været lidt mindre som Følge af formindsket Indførsel af Korn, medens den store Sukkerrochøst har forårsaget en Stigning i de indenlandske Transporter.

Af Oversigten fremgaar endvidere Skibsfarten paa samtlige Havne i hele Aaret 1933 samt i 1932. Efter den stærke Nedgang i det foregaaende Aar blev Havnetrafikken atter udvidet i 1933, særlig i Juli Kvartal, saaledes at Farten viser Stigning for Aaret som Helhed. Den samlede Antal Anløb voksede med 3 pCt., Skibenes Reg. Tonnage med 1 pCt. og Godsomsætningen med 4 pCt. Stigningen falder dog udelukkende paa Farten mellem danske Havne indbyrdes, idet Godsomsætningen med Udlandet viser en lille Nedgang, saavel i den indgaaende som i den udgaaende Fart. Med Hensyn til den fra Udlandet indgaaende

Nedenfor har jeg anført en Tabel, hvor de førende maritime Nationers Subsidier er stillet op mod hinanden:

	Yen	Indexnummer
Japan	9,759,965	100
Storbritannien £928,800 at par	9,068,099	93
Frankrig 271,203,000 at par	21,317,639	218
Italien Lire 254,000,000 at par	37,381,204	383
U.S.A. \$28,300,000 at par	56,774,866	582

Det fremgaar heraf, at det Beløb, der bevilges til Subsidier af den japanske Regering, ligger langt under, hvad der bevilges af Størstedelen af de andre Laude, slutter Mr. Kurokawa sin ikke uinteressante Protest.

Rapporten fra the Cotton Trade League of Great Britain (de britiske Bomuldsfabrikanter's Liga) har, som nævnt ovenfor, skabt en unødvendig Mistillid til japanske Redere blandt deres Kolleger i andre Lande, samt fremkaldt den Misforstaaelse hos Afskibere og Modtagere, at de Fragtrater, der forlanges af de japanske Fartøjer, yderligere kunde reduceres i Kraft af nogle Statssubsidier, som the Cotton Trade League fejlagtigt tror, der eksisterer. Dette Forhold har gjort stor Fortræd iblandt og fremkaldt Fordomme mod japanske Redere.

Kurokawa's Indlæg er symptomatisk for alle subsidieydende Landes Forsvar for deres specielle Subsidier.

Godsmængde, udgør Nedgangen i det samlede Kvantum ca. 100,000 Tons, eller ca. 1 pCt. Denne Nedgang skyldes en Formindskelse i Indførselen af Korn paa 400,000 Tons, medens de fleste andre vigtige Fragtartikelker viser en større eller mindre Stigning, saaledes Trælast 250,000 Kubikmeter, Jærn 80,000 Tons og Svovlkis 20,000 Tons. Indførselen af Kul og Mineralske Olier har været omtrent uforandret. I den til Udlandet udgaaende Fart andrager Nedgangen 45,000 Tons, godt 2 pCt., hvilket væsentligst er fremkommet ved en Nedgang i Flæskeudførselen paa ca. 100,000 Tons og en Stigning for Cement paa 70,000 Tons. Godstransporten mellem danske Havne var en Snes Procent større end i 1932. Denne Stigning er nærmere omtalt ved Tabellen vedrørende de enkelte Havne.

Af nedenstaaende Oversigt fremgaar Rutearten paa danske Havne i 1932 og 1933.

Rutearten paa samtlige Havne.

	Antal Anløb	Reg.-Tons netto 1000 R.-T.	Udlosset Gods 1000 t.	Indladet Gods 1000 t.
1933	35,000	7,390	1,430	1,507
1932	34,700	7,393	1,298	1,592

En Sammenligning mellem de enkelte Kvartaler viser, at Stykgodstransporterne, d. v. s. Rutearten, foregaar ret regelmæssigt hele Aaret igennem, medens de øvrige Fragtartikelker er mere eller mindre afhængige af Aarstiden. I den udenrigske Fart gør Svingningerne sig stærkt gældende i Trælastfarten, som er omtrent indstillet i Januar Kvartal, og i noget mindre Grad i Farten med Teglværksprodukter, Sten m. m., Kul, Foder- og Gødningsstoffer. I den indenrigske Fart gør lignende Bevægelser sig gældende og desuden bevirker Transporterne til og fra Sukkerfabrikkerne en stærk Stigning i Gruppen Forskelligt Stykgods m. m. i Oktober Kvartal.

Til København indløb i Oktober Kvartal 1933 4,600 Skibe med en Registertonnage paa 1,566,000 N.R.T., som udlossede 1,241,000 Tons Gods og indladede 290,000 Tons. I hele Aaret androg Anløbene 18,600, Reg. Tonnagen 6,077,000 N.R.T., udlosset Gods 4,509,000 Tons og indladet Gods 1,167,000 Tons.

Skibsfarten paa København.

	Antal Skibe	Reg. Tons netto	Ladning Tons
Indgaaende Fart:			
Okt. Kvartal 1933	4,555	1,566,037	1,240,560
heraf Ruteart <sup>1)</sup>	2,091	837,993	244,485
Hele Aaret 1933	18,636	6,077,346	4,508,540
Udgaaende Fart:			
Okt. Kvartal 1933	4,532	1,510,341	289,739
heraf Ruteart <sup>1)</sup>	2,042	796,890	167,094
Hele Aaret 1933	18,776	6,126,730	1,166,846

<sup>1)</sup> Færgeruten Københavns Frihavn—Malmø ikke medregnet.

## VAREOMSÆTNINGEN OVER DANZIGS HAVN

Generalkonsulatet i Danzig indberetter, at man fra det herværende Statistiske Kontor har modtaget en Vægt- og Værdistatistik over Vareomsætningen over Danzigs Havn i Januar Maaned 1934.

Den polske Toldlov har hidtil kun omfattet 12 Vare-

mellem de enkelte Grupper er med den nye Postering ikke mulig, dog ses det, at den samlede Træudførsel er steget fra c. 58,000 T. til en Værdi af 4.6 Mill. G. til c. 72,000 T. til en Værdi af 4.9 Mill. G., og Kuludførslen er steget fra 405,000 T. i December til 453,000 T. i Januar.

	Indførsel:		Udførsel:	
	Mængde i T.	Værdi i G.	Mængde i T.	Værdi i G.
1. Frembringelser af vegetabil Oprindelse .....	2,316.2	904,547	53,551.8	5,027,233
2. Frembringelser af animalsk Oprindelse .....	6,878.2	1,485,884	402.4	313,837
3. Frembringelser af mineralsk Oprindelse .....	27,631.4	822,668	464,646.9	6,067,503
4. Voks, Fedt og Olie af vegetabil og animalsk Oprindelse .....	1,820.9	482,956	5.6	2,221
5. Næringsmidler og Tobak .....	1,736.1	174,986	4,749.2	514,580
6. Kemiske- og farmaceutiske Frembringelser .....	3,145.5	300,711	4,704.4	399,534
7. Læder, Pels- og Lædervarer .....	56.2	62,559	37.1	36,430
8. Raastoffer til Tekstilvarer og Frembringelser deraf ..	1,274.7	2,749,711	62.8	57,086
9. Katstjuk og Frembringelser deraf .....	156.9	266,646	26.1	45,064
10. Træ og Trævarer .....	1,944.9	213,191	72,313.2	4,875,634
11. Papir og Frembringelser deraf .....	586.3	72,092	287.2	45,284
12. Stenhuggerarbejder, keramiske Frembring., Glasvarer ..	12.4	18,113	20.0	12,019
13. Metaller og Frembringelser deraf .....	3,962.2	721,278	981.4	352,496
14. Maskiner og Apparater, elektriske Remedier .....	184.7	426,953	83.4	115,902
15. Transportmidler .....	27.4	97,339	1.5	1,000
16. Vægte, Præcisionsværktøj-Instrumenter og -Apparater, optisk Værktøj, Instrumenter og Apparater, Skrivemaskiner, Ure, Musikinstrumenter .....	14.5	84,316	0.4	935
17. Vaaben og Ammunition .....	0.1	370	—	—
18. Hatte, Paraplyer, Stokke, Modeartikler .....	0.7	6,700	—	—
19. Forskellige Frembringelser, som ikke er indeholdt i andre Positioner .....	0.7	3,985	0.1	201
20. Kunstværker og Museumsgenstande .....	—	—	—	—
21. Andet .....	—	15,900	—	17,998
	51,750.0	8,910,905	601,873.5	17,884,957

grupper, men fra 1. Januar d. A. sondres mellem 21 Grupper, og dette System vil fremtidig blive fulgt i Generalkonsulatets Indberetninger om Vareomsætningen over Danzigs Havn.

Til Sammenligning skal anføres, at Indførslen i December 1933 androg 45,970.2 T. til en Værdi af 7,967,962 G., der er altsaa en Fremgang paa c. 6,000 T. eller godt 13 pCt. og en Opgang i Værdien paa 1 Mill. G. eller 12½ pCt.

Udførslen androg i December 533,534.3 T. til en Værdi af 16,986,273 G., ogsaa denne viser en Fremgang i Januar, nemlig 68,000 T. eller c. 12 pCt. i Vægt og c. 1 Mill. G. eller c. 6 pCt. i Værdi. En umiddelbar Sammenligning

Af hovedsageligt indførte Varer skal nævnes, c. 6,700 T. Sild, c. 1,800 T. Erts, c. 10,500 T. Svovlskis, c. 13,000 T. Kul, c. 1,400 T. Koks, c. 1,800 T. animalsk Fedt, c. 1,100 T. Melasse, c. 2,600 T. Gødningstoffer, c. 1,300 T. Tønde-staver, c. 1,300 T. gammelt Jern, c. 1,400 T. Jern og Staal, medens de hovedsageligt udførte Varer var c. 1,600 T. Hvede, c. 22,500 T. Rug, c. 14,600 T. Byg, c. 1,900 T. Ærter, c. 1,700 T. Bønner, c. 2,300 T. Bælgfrugter, c. 1,100 T. Sædfrø, c. 6,800 T. Mel, c. 453,400 T. Kul, c. 6,500 T. Koks, c. 2,400 T. Smøreolie, c. 1,200 T. Paraffin, c. 3,000 T. Oliekager, c. 1,000 T. Kvægfoder, c. 3,000 T. svovlsur Ammoniak, c. 1,200 T. Gødningstof, c. 72,300 T. Træ.

## "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 3. April 1934.

Som bekendt arbejdes der energisk paa at etablere et mere intimt Samarbejde mellem Redere i forskellige Lande til Ophjælpning af Fragtmarkedet, og forhaabentlig vil dette Arbejde kronnes med Held. — Budskabet fra Amerika om, at Transporten af amerikanske Varer, som produceres eller eksporteres med amerikansk Statsstøtte, skal foregaa med amerikansk Tonnage, gør det selvfølgelig endnu mere broget og vanskeligt, men denne Bestemmelse, hvis den virkelig træder ud i Livet, kan maaske komme til at virke som en Boomerang; i al Fald kan andre Nationer blive tvunget til at tage lignende Forholdsregler, og det skulde synes umuligt — i al Fald meget upraktisk og kostbart — hvis det bliver en Regel, at hver Nation skal fragte sit eget Lands Varer. Denne Situation indebærer mange Konsekvenser, som ikke kan bedømmes, før de er prøvet, men det er at haabe, at det amerikanske Forslag ikke kommer længere end paa Papiret.

## TRÆLASTMARKEDET

Den sidste Uge bragte ingen Forandringer, men det er almindelig ventet, at Markedet vil aabne paa en bredere Basis og med fastere Tendens, saa snart Paasken er overstaaet. Af de seneste Afslutninger bemærkes:

Parcels Sydlinland/London 27/-; 460 Std. Trångsund/Poole 32/3; 600 Std. Trångsund/Portsmouth 27/3; 1000 Std. Nordsverige/London 31/6; 1700 Std. Finland/Sydafrika 52/-; 500 Std. Riga & Windau/Cardiff 36/-.

Leningrad og Hvidehavet har en ret stor Variation af Laster til uforandrede og lidet fristende Rater, og

Canada ligesaa.

## KUL, KOKS etc.

er stadig sløjt med helt uforandrede Rater. Tyne/Aabenraa 1350 T. 4/4½, Holbæk 1800 T. 4/7½, Newport/Kbhvn. 3300 T. 3/9 1000 T. Losning. Humber/Reykjavik 6/7½d. 4100 T. Danzig/god dansk Havn 2000 T. 4/1½d., Danzig/Gdynia-Setubal 2000 T. 9/-, Cork 2300 T. 5/-, Dublin 3100 T. 4/3.

## MIDDELHAVET etc.

Ogsaa i dette Marked ventes, at April vil bringe mere Forretning med stigende Fragter. Dags-Noteringerne ligger paa 5/6 5/9 5/6000 T., 5/4½, 5/5½ 7/8000 T. Wales eller Østkysten/Vestitalien, 5/9 Alexandria.

Hjemgaaende: Sortehavet/Norden 4600 T. 11/3, Donau/Antwerpen-Rotterdam 13/3 13/6, Antwerpen/Hamborg 14/-, U.K. 14/3, Norden 14/9. Alexandria/Bristol 12/6; Jordnødder Saloum/U.K. Kont. ca. 19/- Basis.

## NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Danzig/U.S.A. 7000 T. Rug 7/-, Option Montreal 8/-, Forth/Halifax og Yarmouth 2500 T. 6/3. Weser/Norfolk 3600 T. Kainit ca. \$3.—

Montreal: U.K. 1/6 25,000 qrs., 1/4½ 35,000 qrs. Albany/Antwerpen-Rotterdam 8 c. Cuba 6/7000 T. 13/3, 3/3500 T. 14/-, 1/- mindre hvis San Domingo. Skrabjern Staterne/Japan 10/3 10/6 f.i.o. Andre Markeder er saa at sige blottet for Laster.

Fra Vestkysten offereres enkelte Laster til Europa og Kina, men Betingelserne er ualmindelig slette.

### SYDAMERIKA

Baade det udgaende og det hjemgaaende Marked har været uvirksomt med samme lave Noteringer som i de sidste Par Uger eller Maaneder. April Positioner lader imidlertid til at vinde mere Interesse, og Raterne er lidt fastere:

Bahia Blanca/Grækenland 6900 T. 13/9 April; Bahia Blanca/Antwerpen 12,000 T. 12/6 U.K. 13/3 Maj; Buenos Aires/Amsterdam-Hamborg 7200 T. 13/6 spot; San Lorenzo/U.K.-A/Hamborg 5400 T. 15/6 April; San Lorenzo/U.K.-A/Hamborg 5500 T. 15/3 April; San Lorenzo/Antwerpen 7000 T. 13/9 14/- April; San Lorenzo/Middelhavet 5500 T. 15/6 April; Rosario/p.p. U.K. 6650 T. 14/3 April; Chile/U.K. Kont. 18/6 Byg Maj; Chile/B/Hamborg ca. 18/- Salpeter April/Maj.

## + DANSKE HAVNE +

### ESBJERG

Dybden ved daglig Højvande: Paa Graadybsbarren 2,7—5,8 m undtagen i en 200 m bred Rende, der i fuld Bredde har 7,5 m og i Fyrlinien 7,8 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusetærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 4,7—7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Lods- og Bugserafgifter: Lodsstationen, en Lodskutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdampere Taksten er 100 Kr. pr. halve Time + 5—15 Øre pr. Reg.-Ton + 25 Kr. pr. Time for Bugserlov. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Netto-drægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Tons. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Læstning: Losning og Læstning besørges af hervede Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefæde. To mindre Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

### KJØBENHAVN

I Indløbet til Havnen 10 m, i Frihavnen 7,5—9,5 m. Til Larsens Plads en Dybde af 8,1 m. Til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne en Dybde af 7,5 m, ved Bolværkerne ved Kalvebod Brygge af 6,9 m, i Gasværkshavnen af 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglhølmolen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m. 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonnen. 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sjelfartøjer paa 100 Netto Reg. Tons og derunder betaler, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Sidstnævnte Afgift betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Afgift for Ruteartøjer og reparerende Fartøjer m. m. Fartøjer, der udelukkende anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrlings- eller Motorolie til Fartøjets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for at skifte Mandskab, landsætte syge eller døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vindrivere, er fritagne for Afgift. Opholdets Varighed maa dog ikke udstrækkes over 4 løbende Døgn, for Sejskibe paa 200 Net. Reg. Tons og derunder, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, ikke over 14 løbende Døgn. Ingen Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Dybtgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 36 til 240 Kr. Bugsering af Sejskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugsere, og er moderat. Ballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand betales med Kr. 1,75—2,50 pr. Ton. Losning og Læstning. I Frihavnen besørges Losning og Læstning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevedor). 5 Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde, 5 Flydedokke, den ene ca. 170 m lang med Bæreevne 13,600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneum. Kornlosseapparater, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 14 faste Kraner med Løft indtil 25 Tons samt 2 private faste Kraner (Burmester & Wain) med Løft indtil 100 T. Vandfors. v. Bolværk, Jærnbane langs Havnen.

### ØSTEN

Vestaustralien/Europa indikerer 21/- 21/6, Bombay /U.K. ca. 22/-, Birma/Kontinentet 22/9 23/-, Saigon/Frankrig 22/6 23/-. Hverken Vladivostock eller Dalny har positive Laster. Kul Durban/ Buenos Aires skal være gjort til 7/- for 6000 T.

### TIMECHARTER

Vestindien 5100 T. 80 c.; 4500 m./v. \$1.05; 3600 T. \$1.10; 2500 T. \$1.30.

Trip: 5,000 t. del Gulf redel St. Lawrence \$1.30 »any size« m/v del. Oalny/redl. U.K. Kont. 4/-.

For russisk Regning rapporteres følgende Afslutninger af engelsk Tonnage:

5390 T. 4/5/6 Mdr. del. E.C. U.K. Maj 2/9; 4250 T. 5/6/7 Mdr. del. E.C. U.K. Maj 3/6; 4000 T. 5/6/7 Mdr. del. E.C. U.K. Maj 3/6.

### FAABORG

Indsejlingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kroner, over 300 — 20 Kr. Sejskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. v. Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

### FREDERIKSHAVN

Dydden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sjelfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Læstning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Privat Kran løftende 25 Tons. Privat Flydedok med 2400 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

### HELSINGØR

Dydden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. henholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodsar ved Havnen og i Fyrsklubet »Lappegrunde«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: i Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m<sup>3</sup>. Losning og Læstning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 2 Tørdokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

### NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig, Farvandet stærkt belyst, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejsk. 24 Øre, Sejsk. med Hjelpekruer 32 Øre, Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugserdamp, ufornød. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Læstn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonie. Jernbanespor hele Havnen rundt. Køhalingssplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

### RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra til Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg. pr. Reg.-T.: Sejskibe: Indg. 24 Øre, Udg. 24 Øre. Sejskibe med Hjelpekruer: Indg. 30 Øre, Udg. 30 Øre. Dampskibe: Indg. 35 Ø. Udg. 35 Ø. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lods!). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris f. Tiden 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Ø pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Losnings- og Læstningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmedie. Ophalerbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

## SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE

FORTSAT FRA SIDE 172

Til samtlige Provinshavne indløb i Oktober Kvartal 20,700 Skibe paa 2,645,000 N.R.T., som udlossede 2,303,000 Tons Gods og indladede 902,000 Tons. I hele Aaret androg Anløbene 75,900, Reg. Tonnagen 9,938,000 N.R.T., udlosset Gods 7,981,000 Tons og indladet Gods 3,028,000 Tons.

I Oversigten over Farten paa alle de enkelte Provinshavne i Oktober Kvartal er endvidere anført Tallene for hele Aaret 1933. Paa Grundlag deraf er udtaget følgende Oversigt som omfatter alle Havne med en Godsomsætning i 1933 paa mindst 100,000 Tons og angiver indgaaet Reg. Tonnage og samlet Godsomsætning samt de tilsvarende Tal for 1932. Desuden er vedføjet en Kolonne, som angiver Stigningen eller Nedgangen i Godsomsætningen i Procent. Det fremgaar af Oversigten, at den gennemsnitlige Stigning paa 4 pCt. i Godsomsætningen dækker over meget uensartede Forhold for de enkelte Havne, idet Resultaterne svinger mellem en Stigning paa 30 pCt. og en Nedgang paa 15 pCt., uden at nogen Tendens kan angives som typisk for Aaret. For en Del af de større Havne spiller Kornlasterne saa stor en Rolle, at Nedgangen i Kornindførselen har kunnet fremkalde en større eller mindre Nedgang i den samlede Omsætning. For de flestes Havnes Vedkommende er denne Tendens dog mere end opvejet af Stigning for andre Fragtarter. I Københavns Havn, hvor Kornladningerne spiller en forholdsvis lille Rolle, er Omsætningen saaledes steget med 6 pCt., og i Aalborg-Nr. Sundby har Stigningen i Cementudskib-

Skibsfarten paa de vigtigste Havne i  
1933 og 1932.

Tolddistrikt	1933		1932		Stign. i Godsoms. fra 1932 til 1933 pCt.
	Indgaaet Reg. Tonn. 1000 it. T. nt.	Omsat Gods 1000 Tons	Indgaaet Reg. Tonn. 1000 it. T. nt.	Omsat Gods 1000 Tons	
København ...	6,077	5,675	5,838	5,376	+ 6
heraf Frihavn.	—	1,371	—	1,228	+12
Aalborg—					
Nørresundby .	1,231	1,465	1,185	1,332	+10
Aarhus .....	1,236	1,392	1,229	1,424	+ 2
Esbjerg .....	1,000	759	1,025	890	+15
Odense .....	490	710	520	702	+ 1
Hele Landet ..	16,005	16,685	15,784	16,009	+ 4

ningerne til Ind- og Udland forårsaget en Opgang paa 12 pCt. Derimod er Esbjerg Havns Omsætning under den formindskede Flæskeudførsel gaa ned med 15 pCt. Kalundborg og Fredericia viser en Stigning paa henholdsvis 30 og 27 pCt., som væsentlig maa tilskrives den forøgede Omsætning paa de derværende Superfosfatfabriker. Det forøgede Forbrug af Byggematerialer i 1933 i Forhold til det foregaaende Aar har fremkaldt en meget stærk Stigning i Udskibningerne fra Graasten, Fakse og Nykøbing S. Tolddistrikter henholdsvis af Teglværksprodukter, Kalkværksprodukter og Stenmaterialer. Endelig kan nævnes, at den meget store Sukkerroehøst har givet Anledning til en betydelig Forøgelse i de til Sukkerroeproduktionen hørende Transporter, hvilket har fremkaldt en Stigning i Omsætningen paa en Række Tolddistrikter i 1933, f. Eks. Nakskov, Maribo, Nykøbing F., Sakskøbing, Vordingborg, Stege og Assens. Ogsaa Kolding og Haderslev Tolddistrikter er paavirket af denne Fart.

Statistikken omfatter ikke Anløb, som er foranlediget udelukkende ved Reparation, Turistfart, Kul- eller Olieforsyning, Modvind, Havari, m. m.. Om saadanne Anløb foreligger Indberetning, forsaa vidt Skibet har klareret. I nedenstaaende Oversigt er anført en Antal Anløb og Skibenes Reg. Tonnage for hele Aaret 1933, for de i denne Henseende vigtigste Havne og for hele Landet.

Klarerede Anløb i Ikke-Fragtfart i  
Aaret 1933.

Tolddistrikt	Antal Anløb	Netto	
		Reg.-Tonnage	
København .....	855	596,000	
Helsingør .....	254	133,000	
Rønne .....	63	26,000	
Allinge .....	126	16,000	
Nakskov .....	126	82,000	
Svendborg .....	183	44,000	
Aalborg .....	140	33,000	
Frederikshavn .....	562	229,000	
Esbjerg .....	24	24,000	
Andre Havne .....	1,119	49,000	
Hele Landet 1933 ....	3,452	1,232,000	
— 1932 .....	3,143	1,025,000	

## PERSONALIA

### 25 Aars Jubilæum

En i danske og nordeuropæiske Shipping Kredse velkendt Mand, Befragter Henry Hansen, har d. 16. April været ansat i Firmaet R. A. Robbert uafbrudt i 25 Aar. Som ganske ung blev han antaget som Lærling og har ved Flid og Dygtighed tjent sig op til den Stilling, han nu beklæder. Gennem sin personlige Elskværdighed har Hr. Henry Hansen skaffet sig mange Venner, som sikkert vil sende ham venlige Tanker og gode Ønsker paa hans Jubilæumsdag.

### 25 Aars Jubilæer indenfor D. F. D. S.

Fire af »Det Forenedes« Mestre kan i den nærmeste Tid se tilbage paa 25 Aars Virke indenfor det store Rederi. Maskinmester Mogens Frederik Godtfred Møller, f. T. ansat i s.s. »Alexandra«, traadte ind i D.F.D.S.s Tjeneste den 13. April 1909 som Assistent om Bord i Amerika-baaden »C. F. Tietgen«.

Mester Møller udnævntes til Undermaskinmester den 9. Juni 1911.

Den 17. April fejrede Maskinmester Ejner Walgreen sit Jubilæum, idet han paa denne Dag i 1909 mønstrede ud med s.s. »Hellig Olav«.

Mester Walgreen, som f. T. gør Tjeneste i s.s. »M. G. Melchior«, lærte paa Københavns Flydedok og Skibsværfts Filial, hvor han udlærte den 1. Januar 1909.

Maskinmester John Anderson, 2. Mester i s.s. »Garonne«, fejrer 25 Aars Dagen for sin Ansættelse i D.F.D.S. den 22. Marts, paa hvilken Dag i 1909 han mønstrede ud med s.s. »Florida«.

Mester Anderson udnævntes til Undermaskinmester den 28. Marts 1911.

Endelig juberer den 13. April 2. Mester i s.s. »Gorm«, Maskinmester Carl Henrik Johnsen, som for 25 Aar siden mønstrede ud med s.s. »Ficaria« og fik sin Udnævnelse til Undermaskinmester den 1. Maj 1911.

### Dødsfald

Under et Møde af bornholmske Redere i Rønne i Lørdags faldt Skibsmægler Chr. Møller, Rønne, pludselig død om, ramt af et Hjerteslag.

Skibsmægler Chr. Møller, der blev 59 Aar gammel, havde i en Aarrække været autoriseret Mægler i Rønne, og samtidig Reder for flere Skibe. Han var Formand for »Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe« samt Medlem af Bornholms Amtsraad og af Rønne Byraad, ligesom han beklædte en Række andre Tillidshverv og blandt andet havde Sæde i Bestyrelsen for Danske Rederes Ulykkesforsikring.

### Røn's Lods Redningsdaad

Efter Indstilling fra Justitsministeriet har Kongen tildeelt Lods Jørgen Thomsen Pedersen Rønn, Nykøbing Mors, Medaillen for druknendes Redning for at have reddet forskellige Arbejdere ved Gullerup Molerbrud fra at drukne i Limfjorden under følgende Omstændigheder.

Den 11. Oktober 1933 var en Del Arbejdere beskæftiget med Lastning af en Damper, der henlaa ved Gullerup Molerværks Anløbsbro i Limfjorden. Det blæste en meget haard Fralandsstorm, og Kl. ca. 17½, da der befandt sig 10 Arbejdere og 2 Drengene paa Brohovedet, blev Brohovedet og den yderste Del af Broen af Stormen revet løs fra den øvrige Del af Broen og drev ud ad i Thisted Bredning.

Det drivende Brostykke delte sig snart i 2 Stykker. Det ene drev ind ved Flade Strand under saadanne Forhold, at de Arbejdere, der befandt sig paa dette Brostykke, ved egen Hjælp og med Assistance af en Mand, der fra Land vadede ud i Vandet, kunde redde sig i Land. Det andet Brostykke, hvorpaa 5 Arbejdere befandt sig, strandede ca. Kl. 8 om Aftenen paa »Hanklitte« i en Afstand af ca. 100 m fra Land og paa en Dybde af ca. 4—5 m.

Efter Anmodning af Politimesteren i Nykøbing Mors havde Lods Rønn begivet sig til Ulykkesstedet for at bistaa ved Redningsarbejdet. I en lille fladbundet Baad foretog han sammen med Arbejdsmand Søren Søndergaard fire Forsøg paa at naa ud til de forulykkede, men paa Grund af den stærke Sø mislykkedes Forsøgene.

Uanset dette gik han paany ud med Baaden, denne Gang sammen med Driftsleder Laurits Jørgen Jørgensen, og det lykkedes dem nu i to Gange at redde alle de nødstedte Arbejdere. Disse, der havde tilbragt 4 à 5 Timer paa Brostykket, som stadig blev overskyttet af Bølgerne, var meget forkomne og har overensstemmende forklaret, at de ikke vilde have været i Stand til at holde sig fast paa Brostykket ret meget længere.

Justitsministeriet har overfor Driftsleder Laurits Jørgen Jørgensen, Gullerup, Arbejdsmand Søren Søndergaard, Skallerup, og Husmand Simon Sørensen Haubro, Gullerup, udtalt sin Anerkendelse af den af dem ved den paagældende Lejlighed udviste modige og resolute Færd, samt tilstaaet dem et Sølvbæger til Minde om det passede.

## POSITIONSLISTE PR. 5. APRIL 1934

## A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, ank. Kbhvn. 30.3.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aarø*, Olesen, afg. Danzig 2.4. til Bordeaux.  
 m.t. *Aase Mærsk*, afg. Algier 23.2.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, pass. Gibraltar 1.4. p. R. t. Rotterdam.  
 s.s. *Agnete Mærsk*, ank. Alexandria 16.3.  
 s.s. *Alabama*, Jarltorp, ank. Villa Constitution 2.4.  
 s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Algarve*, Ørbech, afg. Casablanca forv. 14.4. til Tanger.  
 s.s. *Alsia*, Heindorn, afg. Kbhvn. 3.4. til Aalborg.  
 s.s. *Alssund*, Nielsen, ank. Taraja 27.3.  
 m.s. *Amerika*, Knudsen, afg. Balboa 29.3. til Los Angeles.  
 m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Houston 10.3. til Landsend.  
 m.t. *Anna Mærsk*, ank. Yokohama 15.3.  
 m.s. *Annam*, Kragelund, pass. Ushant 3.4. p. R. t. Suez.  
 s.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Rio 24.3. til Kbhvn.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Kbhvn. 4.4. til Malmø.  
 s.s. *Arnold Mærsk*, pass. Daugeness 13.3. p. R. t. Fredericia.  
 s.s. *Askø*, Kolster, afg. Oran 22.3. til Grangemouth.  
 m.s. *Asnæs*, Ankersen, afg. Antwerpen 4.4. til London.  
 m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Seattle Wash. 18.3.  
 s.s. *Astrid*, Madsen, afg. Sete 30.3. til Huelva.  
 m.s. *Australien*, Rasmussen, ank. Hull 31.3.

## B

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Bellona*, Hansen, afg. Kbhvn. 9.4. til Nakskov.  
 s.s. *Benedikt*, Clausen, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro Ruten.  
 m.s. *Bente Mærsk*, afg. Montevideo 28.2. til Talara.  
 s.s. *Bergenhus*, Schmidt, afg. Trondheim forv. 4.4.  
 s.s. *Betty Mærsk*, ank. Hull 18.3.  
 s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Sete 28.3.  
 m.s. *Boringia*, Væring, ank. London 30.3.  
 m.s. *Bornholm*, Petersen, ank. Marseilles 1.4.  
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Danzig 2.4.  
 m.s. *Bretagne*, Egetoft, afg. Batoum 18.3.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Kbhvn. 30.3.  
 s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Genua forv. 7.4. til Livorno.  
 s.s. *Brosund*, Hansen, afg. Philadelphia 31.3. til Sheet Harbour.  
 s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Swansea 31.3. til Kbhvn.

## C

m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *C. P. A. Koch*, Kbhvn.-Frederikshavn Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, afg. Bahia 19.3. til Kbhvn.  
 m.t. *Caroline Mærsk*, afg. San Pedro 22.2.  
 m.s. *Chastine Mærsk*, rapp. 80 m. N. for N. Foreland 15.2. til Nørresundby.  
 m.s. *Chile*, Hansen, afg. Penang 30.3. til Aden.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Lissabon 26.3.  
 s.s. *Christiansborg*, ank. Nueritas 23.3.  
 s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 m.s. *Columbia*, Barfoed, afg. Sydney N.S.W. 10.3.  
 s.s. *Cornelia Mærsk*, afg. Gibraltar 24.2. til Agion.

## D

s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. London forv. 6.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Danhild*, Petersen, afg. Cardiff 26.3.  
 m.s. *Danmark*, Hjernum, ank. Shanghai 2.4.  
 m.t. *Danmark*, Bjark, ank. Helsingborg 3.4.  
 s.s. *Delaware*, Christensen, afg. Oslo forv. 3.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle forv. 10.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Douro*, Kann, afg. Memel 14.4. til Kbhvn.

m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Akuererpi 6.4. til Reykjavik.  
 s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Aalborg Ruten.

## E

s.s. *Ebro*, afg. Tanger forv. 8.4. til Ceuta.  
 s.s. *Effe Mærsk*, pass. Skagen 23.3. sydg.  
 s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Oran forv. 5.4. til Algier.  
 s.s. *Eleonora Mærsk*, aplagt.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, rapp. 50 m. V. for Landsend 16.3. til Clyde.  
 s.s. *Ellensborg*, ank. London 1.4.  
 s.s. *Emilie Mærsk*, pass. Prawle Point 18.3. p. R. t. Cardiff.  
 m.t. *Emma Mærsk*, pass. Brunsbüttel 14.3. p. R. t. Ostermoor.  
 m.s. *England*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Elsborg*, afg. Holbæk 3.4.  
 m.s. *Erria*, Topp, ank. Bangkok 22.3.  
 m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Estland*, Poulsen, ank. Liverpool 1.4.  
 m.s. *Europa*, Dahl, ank. Hull 21.3.

## F

s.s. *Falken*, Jønson, Kbhvn.-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.  
 s.s. *Fiona*, Kbhvn.-Assens-Faaborg-Svendborg-Nyborg-Rudkj. Ruten.  
 m.s. *Fionia*, Christensen, afg. Colombo 28.3. till Suez.  
 s.s. *Flynderborg*, pass. Cap Finisterre 1.4.  
 s.s. *Fredensborg*, pass. Gibraltar 1.4.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Frederik VIII*, afg. Oslo 7.4. til New York.  
 s.s. *Frederiksborg*, pass. Cap Finisterre 1.4.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Pedersen, afg. Norfolk V. 27.3. til Rotterdam.

## G

s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Antwerpen forv. 6.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Georgia*, Jørgensen, afg. Methil 29.3.  
 s.s. *Gerda Toft*, pass. Zeebrügge 2.4. p. R. t. Kalundborg.  
 m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. Savannah 16.3. til Yokohama.  
 s.s. *Gudrun Mærsk*, oplagt.

## H

s.s. *Hans Mærsk*, afg. Charleston 12.3. til Puerto Cortes.  
 s.s. *Harald*, Henriksen, afg. Kbhvn. 3.4. til Helsingør.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newcastle forv. 4.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Cardiff 10.3. til Casablanca.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Horsens 3.4. til Odense.  
 s.s. *Hroar*, Oest Jacobsen, afg. Hull 13.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Hulda Mærsk*, ank. Svendborg 19.1.

## I

m.s. *India*, Kruse, afg. Flores 2.4. til Rotterdam.  
 m.s. *Indien*, Broner, ank. Shanghai 24.3.  
 s.s. *Inge Mærsk*, pass. Skagen 13.3. vestg.  
 m.s. *Irland*, Petersen, ank. Svendborg 1.4.  
 s.s. *Ivar*, Bastholm, afg. Antw. forv. 4.4. til Kbhvn.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
 s.s. *Jacob Mærsk*, pass. Gibraltar 18.3. til Manchester.  
 s.s. *Jan*, Jacobsen, afg. Ardrossan 27.3. til Kbhvn.  
 m.t. *Jane Mærsk*, afg. Istanbul 4.4. til Batum.  
 m.s. *Java*, Skjoldam, ank. Genoa 1.4.  
 s.s. *Jessie Mærsk*, pass. Skagen 25.3. sydg.  
 s.s. *Johannes Mærsk*, pass. Gibraltar 16.3.  
 s.s. *Jolantha*, Hansen, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, pass. Skagen 31.3.

## K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Norfolk 21.3.  
 s.s. *Katholm*, Christensen, afg. Danzig forv. 7.4. til Garston.  
 s.s. *Kentucky*, Hansen, afg. Manchester 3.4. til Liverpool.  
 s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Helsingør 17.3.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Aarhus 31.3.  
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Danzig forv. 10.4. til Warrington.  
 s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, afg. Colombo 2.4. til Penang.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

4. 4. 34

LONDON.....	22,40	MADRID.....	59,50
NEWYORK.....	433,25	AMSTERDAM.....	292,75
BERLIN.....	172,15	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	28,65	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	101,30	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	140,35	PRAG.....	18,15
ROM.....	37,45	WARZAWA.....	82,25

**BRUG**  **KUN**

**Hempels** **Skibsfarver**

**INDENBORDS** **UDENBORDS**

*Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.*

**A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y**  
 Telegram-Adr.: "Tonnage"      Coder: Alle Shipping-Coder  
**HELSINGFORS (Finland)**  
 Filialkontor HANGO

**Skibsredere. Skibsmæglere      Befragtning og Spedition**

s.s. *Laura Mærsk*, oplagt.  
 m.s. *Leice Mærsk*, ank. Colon 4.3.  
 s.s. *Lexa Mærsk*, ank. Kbhvn. 14.3.  
 s.s. *Lica Mærsk*, afg. St. John 15.3. til Filadelfia.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Swansea 13.3.  
 s.s. *Lilleborg*, afg. Antwerpen 30.3.  
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, afg. Cartagena 24.3.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Holbæk 11.3. til B. Aires.

**M**

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, afg. Manchester forv. 7.4. til Liverpool.  
 s.s. *Maine*, Jensen, afg. Danzig forv. 7.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Maja*, Lise, Aarhus-Hamborg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Christensen, ank. Kbhvn. 29.3.  
 s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Leith 1.4.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. Kbhvn. 7.4. til London.  
 s.s. *Maria Tost*, afg. Las Palmas 4.4.  
 m.l. *Marie Mærsk*, afg. New York 16.3. til Tampico.  
 s.s. *Martin Carl*, Hjorth, ank. Genoa 1.4.  
 s.s. *Maryland*, Ankersen, afg. B. Aires forv. 5.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Beirut 1.4. til Jaffa.  
 m.s. *Meonia*, Frandsen, pass. Gibraltar 1.4. p. R. t. Mar-seilles.  
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Cartagena 4.4. til Lissabon.  
 s.s. *Moen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

**N**

s.s. *N. C. Monberg*, Pedersen, afg. Rouen 31.3.  
 s.s. *Nevada*, afg. B. Aires 10.3. til Kbhvn.  
 m.s. *Nicoline Mærsk*, rapp. 140 m. S. for Valentis 9.3. til St. John.  
 s.s. *Nidaros*, Henriksen, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 m.s. *Niel Mærsk*, ank. Manila 12.3.  
 s.s. *Nordborg*, afg. La Laja 29.3.  
 s.s. *Nordhild*, Westergaard, ank. Kbhvn. 29.3.

**O**

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Odense 4.4. til Danzig.  
 s.s. *Oluf Mærsk*, rapp. 125 m. NV. for Valenita 19.3. til Halifax.  
 m.s. *Olympia*, Røder, afg. Bilbao 24.3.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Horsens 25.3. til B. Aires.

**P**

m.s. *Panama*, Rasmussen, pass. Aden 24.3. p. R. t. Singapore.  
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Pomaron 30.3.  
 m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Peru*, Sørensen, pass. Cape of Good Hope 22.3. p. R. t. Sydney.  
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. Yokohama 10.3. til New York.  
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, afg. Kbhvn. 4.4. til Aarhus.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, afg. Sandviken 30.3.

**R**

s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Leith forv. 10.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Rita*, Willarsen, ank. Stettin 2.4.  
 s.s. *Rita Mærsk*, pass. Helsingør 18.3.  
 s.s. *Robert Mærsk*, pass. Skagen 17.3. sydg.  
 s.s. *Rosenborg*, ank. Gdynia 30.3.  
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Aarhus 16.4. til Newcastle.  
 s.s. *Romø*, Teilman-Thomsen, ank. Danzig 2.4.

**S**

s.s. *Saga*, Thornung, afg. Kbhvn. 3.4. til Vestnorge.  
 m.s. *Sally Mærsk*, afg. Autofagasta 10.3. til Colon.  
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Danzig 24.3. til Nice.  
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Danzig forv. 6.4. til Reval.  
 s.s. *Sejrø*, Huusum, ank. Pescara 22.3.  
 m.s. *Siam*, Krarup, afg. Melbourne 28.3. til Nagoya.  
 s.s. *Sigrun*, afg. Antw. forv. 10.3. til Kbhvn.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Svendborg 28.3.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Kbhvn. 1.4. til Dunkirk.  
 s.s. *Skodsborg*, ank. London 29.3.  
 s.s. *Sonja Mærsk*, ank. Hampton Rd. 14.3.  
 s.s. *Stadion II*, ank. Oslo 1.4.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Santiago 27.3. til New York.  
 m.s. *Stjerneborg* afg. Portland 13.3.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Burntisland 30.3.  
 s.s. *Susan Mærsk*, pass. Skagen 23.3. vestg.  
 s.s. *Svanhild*, Ekholdt, afg. Garston 9.4. til Antw.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Swansea forv. 7.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Aalborg 5.4. til N. Sundby.  
 s.s. *Sønderjylland*, Høymark, afg. Kbhvn. 5.4. til Horsens.

**T**

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Danzig forv. 14.4. til Kbhvn.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Lourenzo 31.3.  
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Odense 4.4. til Sjællandsodde.  
 s.s. *Tempo*, Sørensen, ligger til Reparation i Aalborg.  
 s.s. *Tennessee*, Arei, afg. Tyne 20.3.  
 s.s. *Thyra*, Jans, afg. Aarhus 11.4. til Aalborg.  
 s.s. *Tiber*, Hull, afg. Dunkirk forv. 5.4. til Vejle.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Lissabon 26.3. til Kbhvn.  
 m.s. *Tongking*, Jørgensen, pass. Scilly Islands 29.3. p. R. t. Wilmington.  
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Hammerhavn 5.4.  
 s.s. *Trondhjem*, Thomsen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Malaga forv. 9.4. til Cadiz.

**U**

s.s. *Uffe*, Hav, afg. Kbhvn. 7.4. til Antwerpen.  
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Halifax 1.4.

**V**

s.s. *Vibeke Mærsk*, pass. Wight 18.3.  
 s.s. *Viborg*, ank. Pasajes 27.3.  
 m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, afg. Ocean Isl. 22.3.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, afg. Kbhvn. forv. 7.4. til B. Aires.

**W**

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. London 2.4.

**Y**

s.s. *Ydun*, Fjeldborg, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Clemmensen, Aalborg-Hamborg Ruten.

**Positionsliste for Sejlskibe 3. 4. 34**

3m. m.Sk. *Albert*, Christoffersen, ank. Cadix 29.3.  
 3m. m.Sk. *Elisabeth*, Grube, ank. Rønne 27.3.  
 3m. m.Sk. *Frem*, Christoffersen, afg. Porthleven 26.3.  
 3m. Sk. *Frida*, Rasmussen, ank. Danzig 28.3.  
 3m. Sk. *Merkur*, Rasmussen, afg. Ballina 27.3.  
 3m. m.Sk. *Nordstjernen*, Kristensen, ank. Douglas 27.3.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
**ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL**
 III ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
**AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.**

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer



# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

Telefon Nr. 6300, Omst. til samtlige Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.

## STEVEDORE

Telefoner:  
537 & 4055

## KOMPAGNIET

Telegr.-Adr.:  
Mamdrsch

Aalborg

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTERINTERESSENT-SÆLSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.  
KAJ & PAKHUSE: HOLMS PLADS

HOVEDKONTOR:  
TLF. C. 3491 & 13370

EFTER KONTORTID KALDES:  
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y

## S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Wessberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2069

RANDERS

# WEIOLIN

PATENT SKIBSFARVER

Fineste danske Fabrikat

Spørg Deres Skibshandler.

## AAGE WEIHE

SKIBSFARVEFABRIK

• NYHAVN 43 •

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

## DANSK MEKANISK DAMPKEDELRENSNINGS- OG ISOLATIONSFORRETNING

Nyhavn 57, Kbhvn. Tlf. 5241

Udfører alt i Kedelrensning og Isolation.

Specialitet: Lüneburger Magnesia 85%

## O. HERMAN ANDERSSON

Etabl. 1902

Adm. Dir.: A. F. WILÉN

Skibsmæglere · Assurance · Speditører

Tel.-Adr. ANDERSSONCO. Coder: Alle Shipping-Coder

## ULÆBORG & HAUKIPUDAS

Medlem af The Baltic and International Maritime Conference

Medlem af The Finnish Shipbrokers Association

Spansk Vicekonsulat

## O. SWANLJUNG

Etableret 1903

BRAHESTAD (Lapaluoto, Roska, Siniluoto FINLAND  
& Kalajoki-Rahja)

Dampskibs-Agent · Skibsmægler · Spedition

Medlem af: The Baltic and International Maritime Conference

Tel.-Adr. »Swanljunga, Brahestad

Coder: Scott's 1896 & 1906, Bentley's compl. phrase, Seediens-  
schlüssel 1926, Owners' & Captains' Code & the Boe Code.

## VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM  
ANTWERP

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

Telegram-Adr.: VINKECO. Coder: Scotts, Watkins, Bentleys.

## A/B. BRUHN Co. OY

(tidl. J. BRUHN, Etabl. 1879)

Skibsmæglere og Befragtnings Agenter

Medlemmer af

The Finnish Shipbrokers Association, The Baltic & International  
Maritime Conference og Nordisk Skibsrederforening

KOTKA (Finland)

Tel.-Adr.: BRUHNCO, KOTKA

# CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

Kgl. Dansk Konsulat for Scotland.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.



# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

50. Aargang.

København 4. April 1934.

Nr. 14.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarl. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar *Bredde- og Længdebestemmelser* for *danske Punkters 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 *Sæmil (Sm)* eller *Meter (m)*. *Retningerne* er *retvisende*, og de der angaar *Fyr*, er angivet fra *Søen*.

## I. Østersøen.

699. (T). Sverige E.-Kyst. Klotet Lys- og Fløjtetønde ombyttes midlertidig.  
(U. f. s. Nr. 13/783. Stockholm 1934.)  
Lys- og Fløjtetønden *Klotet* paa c. 56° 00' N. 15° 48' E. vil omkring den 6. April d. A. midlertidig for et Tidsrum af 2 à 3 Uger blive ombyttet med en almindelig Lystønde med samme Fyrkarakter.
700. Sverige. Kalmarsund. Hatten Klokketønde genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 13/827. Stockholm 1934.)  
Klokketønden *Hatten* paa c. 56° 46' N. 16° 30' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 7/355 1934.)
701. Sverige E.-Kyst. Arkö—Mem. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 13/827. Stockholm 1934.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Lönshuvud* c. 58° 27' N. 16° 51' E. *Björkskär. Fårholmen*.  
(E. f. S. Nr. 1/5 1934.)
702. Sverige E.-Kyst. Kungshamns nordöstra Fyr forandres.  
(U. f. s. Nr. 13/779. Stockholm 1934.)  
I Løbet af 1934 forandres *Kungshamns nordöstra Fyr* paa c. 58° 37',8 N. 17° 02',0 E. saaledes, at det kommer til at lyse, som følger:  
1. Hvidt i Pej. fra 238° til 256°. 5. Hvidt, uforst. i Pej. fra c. 316° til c. 329°.  
2. Grønt i — - 256° - 263½°. 6. Hvidt, — — - c. 347° - c. 5°.  
3. Hvidt i — - 265° - 271½°. 7. Hvidt over det W.-lige Løb.  
4. Rødt i — - 271½° - 288°.  
Iøvrigt uforandret.
703. Sverige E.-Kyst. Lystønder genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 13/827. Stockholm 1934.)  
Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:  
*Algersgrund* c. 58° 39' N. 16° 28' E. *Fläskö norra. Fläskö södra. Anholmen. Gränsösten. Ettergrundshällan. Södra Espskårsgrundet*.  
(E. f. S. Nr. 52/2966 1933 samt 3/122 og 4/184 1934.)

**704. Sverige. Stockholm Skærgaard. Landsort SE. Bredgrund Lys- og Fløjtetønde genudlagt.**

(U. f. s. Nr. 13/778. Stockholm 1934.)

Lys- og Fløjtetønden *Bredgrund* paa c. 58° 44' N. 17° 53' E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 10/489 1934.)

**705. (P). Sverige. Stockholm Skærgaard. Näskubben Fyr forandres.**

(U. f. s. Nr. 13/776. Stockholm 1934.)

I Løbet af 1934 forandres *Näskubben Fyr* paa c. 59° 52',<sub>8</sub> N. 19° 05',<sub>2</sub> E. til at vise hvidt og grønt Lys med En-Formærkelser. Fyret skal lyse, som følger:

1. Hvidt i Pejl. fra 170° til c. 349°.
3. Hvidt i Pejl. fra c. 357° ind mod Land.

2. Grønt i — - c. 349° til c. 357°.

Den grønne Lysvinkel udlægges over Grunden E. for og tværs af *Svedudden Fyr*, hvorfor *Svedudden Fyr* efter Forandringen skal passeres i hvidt Lys i Stedet for som nu i grønt Lys fra *Näskubben Fyr*.

(E. f. S. Nr. 29/1753 1933.)

**706. Sverige. Bottniske Bugt. Norrsundet. Fyr atter tændt.**

(U. f. s. Nr. 13/775. Stockholm 1934.)

Nedennævnte Fyr er atter tændt:

*Hallstensören* c. 60° 57' N. 17° 11' E. *Rytterharet. Norrsundets hamn, gröna nedre, gröna övre, röda nedre og röda övre. Norrsundets hamn, södra.*

(E. f. S. Nr. 10/490 1934.)

**707. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Ångermanälven. Fyr forandres.**

(U. f. s. Nr. 13/774. Stockholm 1934.)

I Løbet af 1934 forandres nedennævnte Fyr, som følger:

1. *Strömskatan Fyr* paa c. 62° 39',<sub>8</sub> N. 18° 00',<sub>5</sub> E. forandres til at lyse, som følger:

1. Grønt i Pejl. fra *Södra Lungölandet* til 319°.
4. Hvidt i Pejl. fra 70° til c. 174°.

2. Hvidt i — - 319° til 63°.
5. Rødt i — - c. 174° til *Västra Lungölandet.*

3. Rødt i — - 63° - 70°.

2. I *Välö Fyr* paa c. 62° 44',<sub>3</sub> N. 17° 59',<sub>5</sub> E. indlægges til Hjælp for Sejladsen gennem *Sannasundet* en rød Lysvinkel mellem Pejlingerne c. 358° og c. 2°.

Iøvrigt bliver Fyrene uforandrede.

**708. Finland. Finske Bugt. Lill Pellinge. Skvättan—Våtskär. Grund.**

(U. f. s. Nr. 8/180 Helsingfors 1934.)

En Grund med 6,<sub>9</sub> m Vand er fundet paa 60° 14' 18" N. 26° 00' 08" E. Grunden er ikke afmærket.

(Kort Nr. 276.)

**709. Tyskland. Brüsterort Riff. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.**

(N. f. S. Nr. 13/1043. Berlin 1934.)

Lys- og Fløjtetønden *Brüsterort N.* paa c. 54° 59' N. 19° 59' E. er atter udlagt paa Station og den hvide Baaketønde inddraget.

(E. f. S. Nr. 8/406 1934.)

(Se Tillæg.)

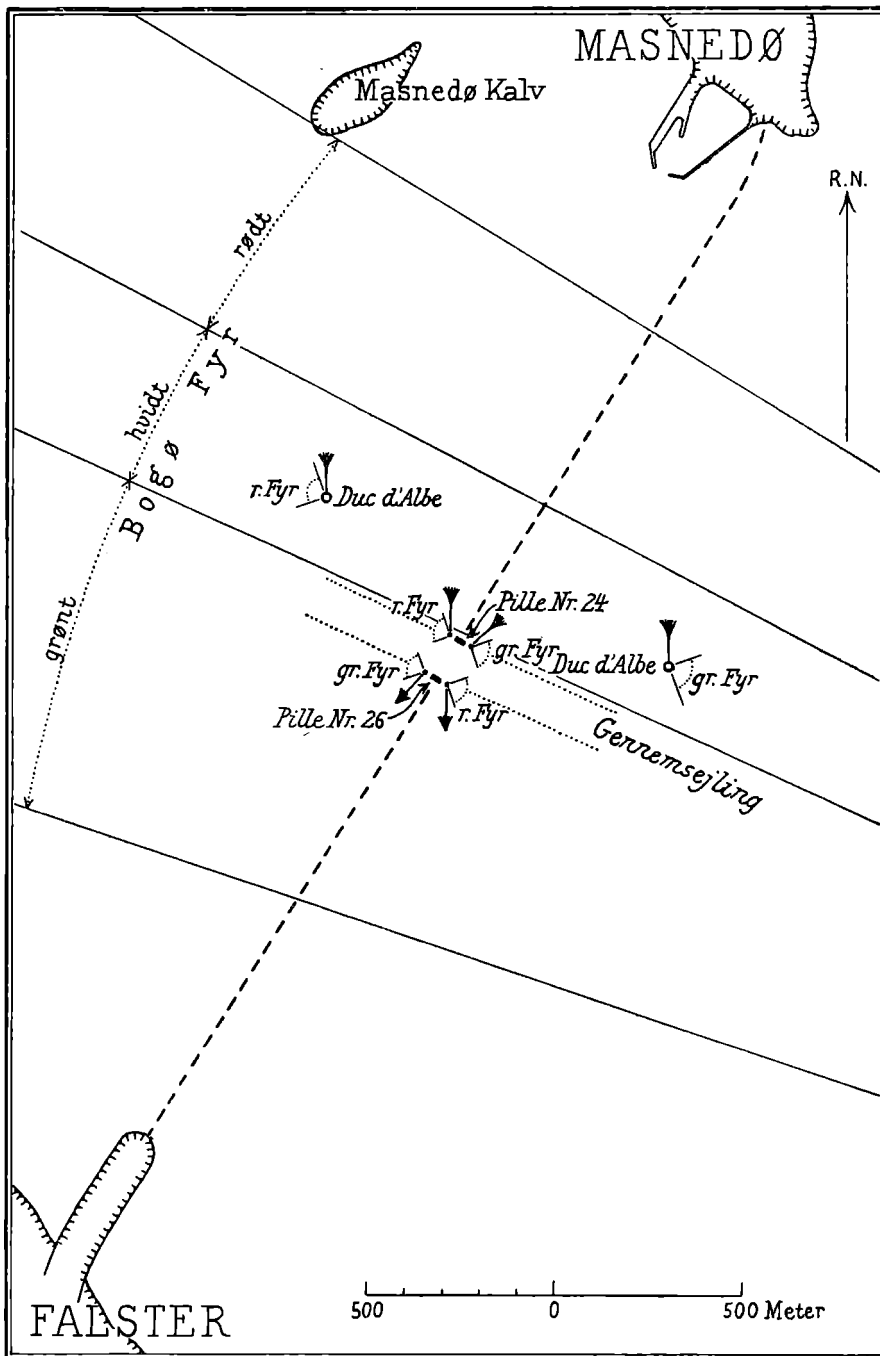
**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****710. (T). Sverige. Sundet. Flinterenden. Oskarsgrundet Fyrskib ombyttes midlertidig.**

(U. f. s. Nr. 13/791. Stockholm 1934.)

Omkring den 11. April d. A. ombyttes Fyrskibet *Oskarsgrundet* paa c. 55° 35' N. 12° 51' E. midlertidigt med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Fyrkarakter og Taagesignaler er uforandrede. Nærmere Meddelelse om Ombytningen eller Genudlægningen af Fyrskibet fremkommer ikke.

711. (P). Danmark. Smaalandsfarvandet. Storstrømsbroen. Midlertidig Gennemsejlingsaabning etableres.

For under Bygningen af *Storstrømsbroen*, beliggende i *Bogø Fyr*s hvide Lysvinkel, at skabe en sikker Gennemsejling gennem den under Bygning varende Bro vil der omkring den 1. Maj d. A. blive etableret en Gennemsejlingsaabning beliggende i N.-Kant af *Bogø Fyr*s grønne Lysvinkel, som følger:



Paa Pille Nr. 24's Plads paa  $54^{\circ} 57' (56'')$  N.  $11^{\circ} 53' (18'')$  E., lige S. for Grænse-  
linien mellem den hvide og den grønne Lysvinkel i *Bogø Fyr*, samt paa Pille Nr. 26's Plads

paa  $54^{\circ} 57'$  ( $53''$ ) N.  $11^{\circ} 53'$  ( $13''$ ) E., c. 120 m S. for Pille Nr. 24, er paa hvert Sted et Træstillads under Bygning (Ramningen af Pæle o. l. er paabegyndt). Ved hver Ende af Træstilladserne bliver rammet en Duc d'Albe, saaledes at Afstanden mellem disse vil være c. 50 m.

Paa den E.-lige af de N.-lige Duc d'Alber anbringes en rød Stage med 1 opadvent Kost samt et fast Fyr, der viser grønt Lys E. efter.

Paa den W.-lige af de N.-lige Duc d'Alber anbringes en rød Stage med 1 opadvent Kost samt et fast Fyr, der viser rødt Lys W. efter.

Paa den E.-lige af de S.-lige Duc d'Alber anbringes en hvid Stage med 1 nedadvent Kost samt et fast Fyr, der viser rødt Lys E. efter.

Paa den W.-lige af de S.-lige Duc d'Alber anbringes en hvid Stage med 1 nedadvent Kost samt et fast Fyr, der viser grønt Lys W. efter.

Paa det N.-lige Træstillads paa Pille Nr. 24's Plads installeres en Taagesirene, der skal give To-Stød hver 1<sup>m</sup>.

Gennemsejlingsaabningen bliver c. 120 m bred.

For at lede Trafiken til Gennemsejlingsaabningen rammes en Duc d'Albe c. 500 m paa hver Side af Brolinien omtrent midt i *Bogø* Fyrs hvide Lysvinkel.

Den E.-lige Duc d'Albe paa  $54^{\circ} 57'$  ( $54''$ ) N.  $11^{\circ} 53'$  ( $49''$ ) E. forsynes med en rød Stage med 1 opadvent Kost samt et fast Fyr, der viser grønt Lys E. efter.

Den W.-lige Duc d'Albe paa  $54^{\circ} 58'$  ( $09''$ ) N.  $11^{\circ} 52'$  ( $57''$ ) E. forsynes med en rød Stage med 1 opadvent Kost samt et fast Fyr, der viser rødt Lys W. efter.

Se iøvrigt omstaaende Skizze.

I Efteraaret 1934 vil Gennemsejlingsaabningen blive flyttet op mellem Pille Nr. 19 og Pille Nr. 21, saaledes at Løbet kommer til at ligge omkring Grænselinien mellem den hvide og den røde Lysvinkel i *Bogø* Fyr. Nærmere Meddelelse herom vil til sin Tid fremkomme.

(E. f. S. Nr. 4/216 1934. Kort Nr. 301.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

#### 712. Danmark. Kattegat. Hirsholm Radiofyr. Oplysning om Radiofyr.

*Hirsholm* Radiofyr paa c.  $57^{\circ} 29'$  N.  $10^{\circ} 38'$  E. er den 1. April d. A. traadt i Virksomhed i Henhold til Følgeblad til E. f. S. Nr. 1 — 1934.

(E. f. S. Nr. 46/2669 1933. Fyr-Fort. Side 236.)

#### 713. (P). Sverige. Kattegat. Fladen Lys- og Fløjtetønde ombyttes midlertidig.

(U. f. s. Nr. 13/792. Stockholm 1934.)

Lys- og Fløjtetønden *Fladens boj* paa c.  $57^{\circ} 10'$  N.  $11^{\circ} 42'$  E. vil omkring Midten af April d. A. midlertidigt for et Tidsrum af c. 3 Uger blive inddraget og erstattet med en almindelig rød Lystønde med samme Fyrkarakter.

(Se Tillæg.)

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

#### 714. (T). Holland. Zeegat van Terschelling. Drivende Vrag.

(B. a. Z. Nr. 71/722. 's-Gravenhage 1934.)

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 11/557 1934 meddeles, at det deri omtalte drivende Vrag den 26. Marts d. A. er observeret paa c.  $53^{\circ} 30'$  N.  $4^{\circ} 45'$  E. i Nærheden af *Terschellingbank* Fyrskib.

(E. f. S. Nr. 11/557 1934.)

(Se Tillæg.)

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

#### 715. Frankrig. Roches Douvres Radiofyr atter i Virksomhed.

(A. a. N. Nr. 12/480. Paris 1934.)

*Roches Douvres* Radiofyr paa c.  $49^{\circ} 06'$  N.  $2^{\circ} 49'$  W. er atter i Virksomhed.

(E. f. S. Nr. 11/562 1934.)

## MAANEDSOVERSIGT

over endnu i Kraft værende midlertidige og foreløbige  
Efterretninger for Søfarende.

### I. Østersøen.

- 1933**  
7/446 Østersøen. Sandhammaren Fyr SW. Vrag.  
34/2011 Sverige S.-Kyst. Falsterbo Fyr SE. Vrag afmærket.
- 1934**  
1/2 Sverige S.-Kyst. Trällebog. Radiofyr og Undervandstaagesignal forandres.  
2/77 Tyskland. Kieler Fjord. Advarsel.  
3/118 Sverige S.-Kyst. Lägerholmen Fyr forandres.  
3/120 Sverige E.-Kyst. Indløbet til Västervik. Spårö Fyr og Stickskär Fyr forandres.  
4/192 Sverige. Stockholm Skærgaard. Indløbet ved Sandhamn. Almagrundet Fyrskib flyttes.  
4/211 Finland. Finske Bugt. Orregrund og Tiiskeri (Digskär) Fyr. Advarsel.  
6/315 Sverige. Bottniske Bugt. Sydostbrotten Fyrskib ombyttes med nyt Fyrskib. Fyrkarakter og Lufttaagesignal forandres. Radiofyr oprettes.  
7/354 Danmark. Fakse Bugt. Rødvig Havn. Dybde aftaget.  
7/356 Sverige. Gotland E.-Kyst. Fårö Fyr. Taagesignal forandres.  
9/448 Estland. Finske Bugt. Fyrskibet Tallinn midlertidig flyttet.  
11/551 Polen. Rixhöft ESE. Vrag.  
13/648 Sverige. Gotland. N.-lige Indløb til Fårösund. Midlertidig Fyrbelysning.  
14/728 Danmark. Bornholm NW.-Kyst. Hammerhavnen. Dybde i Indløb.

### II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

- 1931**  
35/1943 Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborgsund. Nykøbing Falster. Havnearbejder. Ledefyr midlertidig flyttet.
- 1932**  
15/639 Danmark. Lille-Bælt. Gammel Pøl Fyr ENE. Vrag „Meta Marie“.
- 1933**  
27/1687 Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedsund Jernbanebro W. Midlertidig Bro under Bygning. Bolværk spærret.  
43/2500 Danmark. Store-Bælt. Langelandsbæltet. Snøde Rev SE. Vrag „Polarna“ afmærket.  
47/2721 Danmark. Sundet. Lappegrund S. Dybde aftaget.
- 1934**  
1/30 Danmark. Sundet. København. Signaler for Skydning fra Forterne.  
1/32 Danmark. Sundet. København. Inderhavnen. Knippelsbro. Trafikbestemmelse. Lodstvang.  
1/34 Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.  
1/35 Danmark. Sundet. Køge Bugt. Mosede Batteri. Signal for Skydning.  
1/36 Danmark. Smaalandsfarvandet. Signaler for Skydning fra Borgsted Batteri og Masnedø Fort.  
1/38 Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Skydning.  
1/39 Danmark. Lille-Bælt. Snævringen. Broarbejder. Advarsel.  
1/40 Danmark. Lille-Bælt. Mommark E. Vrag „Elise“.  
2/78 Danmark. Sundet. Rungsted Havn. Dybde i Indsejlingsrende aftaget.  
3/131 Sverige. Sundet. Indløbet til Malmö. Taagesignal oprettes. Afmærkning forandres.  
4/216 }  
6/322 } Danmark. Smaalandsfarvandet. Storstrømmen. Bro under Bygning. Midlertidig Gennemsejlingsåbning.  
10/546 }  
14/711 }  
6/352 Danmark. Lille-Bælt. Fredericia SE. Undervandshindring.  
7/359 Danmark. Sundet. Taarbæk Rev Lys- og Klokketønde. Klokkesignal i Uorden.  
7/360 Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborgsund. Guldborg. Bro under Bygning. Midlertidig Afmærkning.

- 1934  
7/361 *Danmark. Lille-Bælt N.-lige Del. Boaring Vig. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.*  
7/362 *Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser.*  
9/479 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.*  
9/480 *Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn. Tilsanding.*  
12/610 *Danmark. Sundet. Flakfort. Dragørfort. Skydeøvelser. Advarsel.*  
13/657 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.*

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1929  
18/993 *Danmark. Kattegat. Fornæs SE. t. S. Oplysning om Dybde.*  
1932  
13/591 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Oplysning om Dybdeforhold.*  
15/640 *Danmark. Kattegat. Frederikshavn Havn WSW. Vrag.*  
23/1091 *Danmark. Limfjorden. Hals Barre. Oprensning af Løb. Gravemærker.*  
41/1937 *Danmark. Kattegat. Herthas Flak E. Vrag.*  
1933  
24/1518 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal Ledefyr. Forfyr flyttes midlertidigt.*  
1934  
1/41 *Danmark. Kattegat. Isefjord. Lynæs Batteri. Signal for Skydning.*  
1/43 *Danmark. Kattegat. Egense S. Skydeplads.*  
2/81 *Danmark. Kattegat. Indsejlingen til Mariager Fjord. Dybde aftaget.*  
3/133 } *Sverige. Kattegat. Subbeberget. Fyr tændes. Varberg Fyr nedlægges.*  
10/496 }  
3/134 *Sverige. Kattegat. Stora Pölsan Skær. Fyr tændes.*  
7/364 *Danmark. Kattegat. Samsø W. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.*  
10/495 *Danmark. Kattegat. Tisvildeleje. Skydeøvelser. Advarsel.*  
10/497 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Advarsel. Puller.*  
13/661 *Danmark. Kattegat. Hjælm S. Opmaalingsmærker udlagt. Advarsel.*  
13/662 *Sverige. Kattegat. Vinga Fyrskib ombyttes midlertidigt.*

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1934  
2/90 *Frankrig. Dunquerque. Fyrskib Dyck strandet og midlertidig erstattet med Lystønde.*  
5/272 *England. Themsen Anduvning. Kentish Knock Fyrskib ombyttes midlertidigt.*  
5/273 *Skotland. Firth of Forth og Anduvning. Fiskeri med Drivnet. Advarsel.*  
6/332 *Skotland. Firth of Forth. Inchkeith E. Lystønde med Taageknaldsignal udlagt til Forsøg.*  
10/500 *England. East Goodwin Fyrskib ombyttet midlertidigt.*  
12/621 *England. Harwich Anduvning. Shipwash Fyrskib flyttes.*  
14/732 *England. Tyne Anduvning. Fiskeri med Drivnet. Advarsel.*

### Island og Færøerne.

- 1932  
46/2197 *Island W.-Kyst. Breidifjördr. Dybde aftaget. Advarsel.*  
1933  
45/2593 *Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Bræðrabreki Grund fundet.*

### XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1933  
9/598 *Britiske Øer. Oplysninger om Stormvarselstationer.*  
1934  
1/55 *Danmark. Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betryggelse.*  
1/56 *Danmark. Forholdsregler og Signaler, som er foreskrevet i Forbindelse med Isbrydnings-tjenestens Udførelse i danske Farvande.*

- 1934**
- 1/57 *Danmark.* Meteorologiske Observationer, Stormvarsler, Ismeldinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse CQ.
- 1/59 } *Danmark.* Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra *danske* Skibe.  
 2/111 }
- 1/60 *Danmark.* Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.
- 1/61 *Danmark.* Stednavne rettes i de *danske* Søkort.
- 1/62 *Danmark.* Dampskibsruiter for „Det Forenede Dampskibs-Selskab“s Passagerskibe over *N.-lige Atlanterhav.*
- 1/63 *Island.* *Islandske* Fyr. Advarsel.
- 2/115 *Britiske Øer og Nordsoen.* Almindelig Oplysning angaaende Miner.
- 4/227 *Danmark.* Stormvarsler, Vejmeldinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri i de *danske* Farvande udsendt pr. Radiotelefon.
- 11/587 *Nordlige Atlanterhav.* *Transatlantiske* Dampskibsruiter. Ispatrouilletjenesten genoptages.
-

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

716. Island W.-Kyst. Reykjanes NW. Vrag.  
(N. f. S. Nr. 13/1066. Berlin 1934.)  
Vraget af Fiskerdampren *Wodan* ligger sunket paa c.  $63^{\circ} 53',5$  N.  $23^{\circ} 01',0$  W.
717. Spanien N.-Kyst. San Esteban de Pravia. Fyr atter tændt.  
(A. a. l. N. Nr. 12/358. San Fernando 1934.)  
Fyrbelysningen ved Indsejlingen til *San Esteban de Pravia* er atter tændt og i Orden. c.  $42^{\circ} 34'$  N.  $6^{\circ} 05'$  W.  
(E. f. S. Nr. 13/670 1934.)
718. Spanien NW.-Kyst. Ria de Marin. Ria de Pontevedra. Mourisca Fyr atter tændt.  
(A. a. l. N. Nr. 12/359. San Fernando 1934.)  
Fyret paa *Mourisca* Banke paa c.  $42^{\circ} 21'$  N.  $8^{\circ} 49'$  W. er atter tændt og i Orden.  
(E. f. S. Nr. 13/672 1934.)

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

719. Frankrig. Sète Fyr forandret.  
(A. a. N. Nr. 12/484. Paris 1934.)  
Fyret paa *Môle Saint Louis* paa c.  $43^{\circ} 24'$  N.  $3^{\circ} 42'$  E. er forandret og viser nu Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser hver  $15^s$ , Lys  $8^s$ , Mørke  $1^s$ , Lys  $2^s$ , Mørke  $1^s$ , Lys  $2^s$ , Mørke  $1^s$ . Synsvidde: 18 Sm for hvidt og 15 Sm for rødt Lys.
720. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Isola di Ponza. Fyr lyser atter normalt.  
(A. a. N. Nr. 53/105. Genua 1934.)  
*Isola di Ponza* Fyr paa c.  $40^{\circ} 53'$  N.  $12^{\circ} 57'$  E. lyser nu atter normalt.  
(E. f. S. Nr. 8/429 1934.)
721. Italien E.-Kyst. Po Munding. Punta Maestra. Afmærkning forandret.  
(A. a. N. Nr. 53/104. Genua 1934.)  
Lys- og Fløjtetønden paa c.  $44^{\circ} 57'$  N.  $12^{\circ} 34'$  E., c.  $4,1$  Sm  $100^{\circ}$  fra *Po di Pila* Fyr er ombyttet med en sort og hvid, vandret sribet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver  $5^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $4,5^s$ .
722. Italien. Adriaterhavet. Porto Quieto. Fyr forandret.  
(A. a. N. Nr. 52/97. Genua 1934.)  
*Punta del Dente* Fyr paa c.  $45^{\circ} 18'$  N.  $13^{\circ} 34'$  E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver  $14^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $1,5^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $1,5^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $1,5^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $7,5^s$ . Synsvidde:  $11,3$  Sm. Iøvrigt uforandret, med Undtagelse af at Sektorerne er bortfaldet.

## IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

723. Afrika S.-Kyst. Algoa Bugt. Undervandshindring.  
(N. t. M. Nr. 459. London 1934.)  
En Undervandshindring rapporteres at ligge paa  $33^{\circ} 58' 29''$  S.  $25^{\circ} 41' 38''$  E.
724. Forindien W.-Kyst. Kutch Bugt. Navanagar (Jamnagar) Anduvning. Vrag.  
(N. t. M. Nr. 460. London 1934.)  
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c.  $22^{\circ} 36'$  N.  $70^{\circ} 04'$  E.,  $3,9$  Sm  $22^{\circ}$  fra *Rozi Temple* Fyr.
725. Forindien W.-Kyst. Calicut. Vrag.  
(N. t. M. Nr. 457. London 1934.)  
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c.  $11^{\circ} 14'$  N.  $75^{\circ} 43'$  E.,  $2,25$  Sm  $242^{\circ}$  fra det hvide Gruppe-Blinkfyret.



## X. Asiens E.-Kyst med Japan.

726. **Johore Stræde. Tebrau Reach. Red Cliff. Lystønde forandret.**  
 (N. t. M. Nr. 461. London 1934.)  
*Red Cliff* Lystønde paa c.  $1^{\circ} 29' N.$   $103^{\circ} 49' E.$  er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver  $10^s$ .

## Tillæg.

## Danmark.

727. **Afmærkningen i indre danske Farvande atter i Orden.**  
 Afmærkningen i indre *danske* Farvande er atter paa Plads og i Orden efter Vinterperioden.  
 (E. f. S. Nr. 51/2904 1933.)

## I. Østersøen.

728. **Danmark. Bornholm NW.-Kyst. Hammerhavnen. Dybde i Indløb.**  
 Vanddybden i Indsejlingen til *Hammerhavnen* er for Tiden aftaget til  $3,7$  m.  
 c.  $55^{\circ} 16',7 N.$   $14^{\circ} 45',7 E.$   
 (E. f. S. Nr. 9/444 1934. Kort Nr. 231. Danske Lods, Side 431. Havnelods, Side 72.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

729. **Danmark. Kattegat. Hastens Grund Lys- og Fløjtetønde genudlagt.**  
 Lys- og Fløjtetønden *Hastens Grund* paa c.  $56^{\circ} 14' N.$   $11^{\circ} 11' E.$  er atter udlagt paa Station.  
 (E. f. S. Nr. 50/2851 1933.)
730. (T). **Danmark. Kattegat. Østre-Flak Fyrskib. Radiofyr midlertidig i Uorden.**  
 Radiofyret *Østre-Flak* paa c.  $56^{\circ} 58' N.$   $10^{\circ} 54' E.$  er for Tiden i Uorden.
731. **Danmark. Skagerrak. Skagens Rev Fyrskib. Oplysning om Radiofyr.**  
*Skagens Rev* Radiofyr paa c.  $57^{\circ} 46' N.$   $10^{\circ} 44' E.$  er nu bragt i Overensstemmelse med Følgeblad til E. f. S. Nr. 1 — 1934.  
 (Fyr-Fort. Side 235.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

732. (T). **England. Tyne Anduvning. Fiskeri med Drivnet. Advarsel.**  
 (N. t. M. Nr. 464. London 1934.)  
 Et større Antal Fiskerfartøjer vil i Tiden indtil 31. August d. A. fiske med Drivnet om Natten mellem *St. Mary's Island* c.  $55^{\circ} 04' N.$   $1^{\circ} 27' W.$  og *Souter Point* c.  $54^{\circ} 58' N.$   $1^{\circ} 22' W.$  fra c.  $\frac{1}{2}$  Sm til 5 Sm fra Land. Nettetens Længde er mellem c. 450 og c. 550 m.  
 Alle Skibe, der efter Solnedgang anduver eller forlader *Tyne*, skal holde skarpt Udkig for at undgå at beskadige ovennævnte Net.

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET

## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

★

FLYDEDOK

FOR SKIBE INDTIL 11.000 TONS D.W.



Forsikrings-Aktieselskabet  
**"SKANDINAVIA"**

Stiftet 1899

Aktiekapital 10 Millioner Krøner



SØ- og TRANSPORTFORSIKRINGER  
samt  
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER



KONGENS NYTORV 6 · KØBENHAVN K.  
Telefon 9316    Telgr. Adr. Reassurance

*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

**O**wners' &

**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by

Nautical Publishing Co.

33, Amaliegade, Copenhagen.

AKTIESELSKABET

## MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450

Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K

★

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORØRER

**BUNKERKUL**

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

★

KONTRAHENTER FOR

STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

TELEGR.-ADR.: YARD

TELEFON 4101, STATSTLE. 9

# A/S AALBORG MASKIN- & SKIBSBYGGERI

TØRDOK 380'

## Jørgen A. Rasmussen, Copenhagen K.

Telegrams: Jorgaras

33, Amaliegade

World-wide supplies of

Bunker Coals, Fuel &amp; Diesel Oil, Stevedoring, Towage, Docking &amp; Shiprepairs, Insurance, Ships' Supplies

## STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING &amp; DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

## KØBENHAVNS VANDFORSYNINGSS-SELSKAB

Vi undertegnede anbefale os med fersk Vand, både til  
Kedler og Drikkevand, til alle Skibe, der anløbe København.

◀ Ring os op ved Dag eller Nat gennem vore Telefoner: ▶

Dag Telefon: Nat Telefon:

Amager 5366 y og Amager 5637.

O. Møller & H. C. Richardt.



## GIESCHE

HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

DANZIG

HOLZMARK 4

Tel.-Adr. GIESCHE

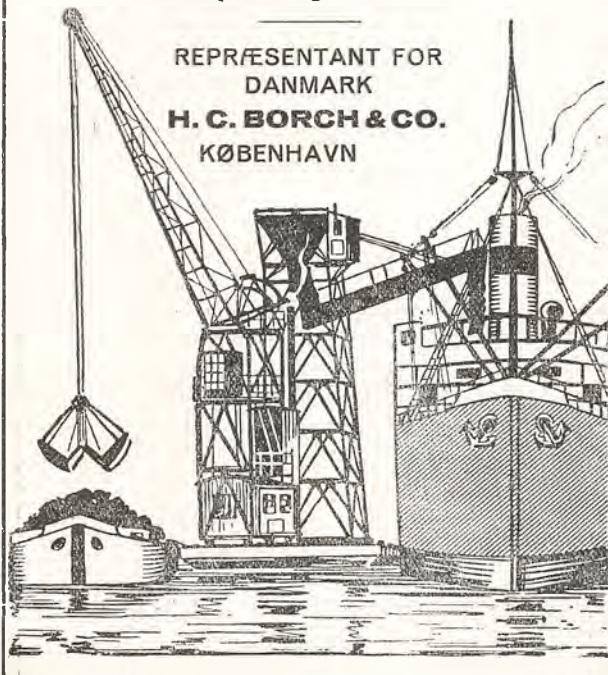
### Første Klasesse Bunkerkul

fra egne Gruber:

Cleophas og Giesche.

REPRÆSENTANT FOR  
DANMARK

H. C. BORCH & CO.  
KØBENHAVN



## SCANDINAVIAN COAL BUYERS

IN A NUTSHELL

GUIDE TO SCANDINAVIAN COAL IMPORTERS,

COAL AGENTS AND SHIPOWNERS

Price, 10/-, post free.

SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE

(The International Weekly)

33, Amaliegade

Copenhagen, Denmark

FOREIGN BUNKERING

TOWAGE

STEVEDORING

PROVISION-

AGENTS

**DANISH MARITIME SERVICE**

TELEGRAMS:  
"AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

COPENHAGEN

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 15

FREDAG 13. APRIL 1934

41. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1934

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleum A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers  
Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegraf-selskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phønix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland.  
A/S Vestjysk Dampskibsselskab  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugser-selskaber

## FRA UGE TIL UGE

Af Axel Gerfalk.

### SØMANDSSTREJKEN OPRETHOLDES

Den permanente Voldgiftsret har, som ventet af alle, erklæret de af Sømændene og Fyrbøderne varslede Strejker for ulovlige. Baade Arbejdsgivere og Arbejdere og Funktionærer havde med overvældende Majoritet akcepteret Forligsmandens Mæglingstilbud, og enkelte Smaaorganisationer kan selvfølgelig saa ikke bryde ud og erklære, at de er utilfreds med en saadan Ordning og vil gaa i Strejke eller Lock-out.

Det vidner smukt om Redernes Fordragelighed og Samfundssind, at de til Trods herfor erklærede sig villig til at optage nye Forhandlinger med Sømændene og Fyrbøderne for at forhindre, at disse kom ud i en uholdbar og ødelæggende Situation. I Tider som disse med Arbejdsløsheden som en overvældende Kendsgerning, ikke mindst i Skibsfartserhvervet, kan de arbejdsuvilliges Pladser forholdsvis let besættes, naar Talen drejer sig om en *ulovlig* Strejke, hvis Ulovlighed i første Række erkendes af de Samvirkende Fagforbund.

Disse Forhandlinger er, maa man meget beklage, sent Onsdag Nat resulteret i, at baade Sømændene og Fyrbøderne opretholder deres ulovlige Strejker. De besindige Medlemmer af disse Organisationer er blevet overrumplet af deres kommunistiske Fæller og er derved blevet bragt i en for dem og deres Organisationer skæbnesvanger Situation.

### INTERNATIONAL SØFARTS- KONFERENCE

Et Reuter Telegram fra London fortæller, at det af Danmark, Holland, Norge og Sverige fremsatte Forslag om Afholdelse af en international Søfartskonference i London har vakt Handelsminister Runciman's Interesse, og Forslaget vil blive forelagt i det Kabinetudvalg, som i de sidste Maaneder har undersøgt Mulighederne for at hjælpe Englands Skibsfart ud af Depressionen. Telegrammet tilføjer, at ethvert Tegn paa en virkelig Ændring i den Holdning, som Statsstøtte-Landenes Regeringer indtager, herunder især De Forenede Stater, Frankrig, Italien og Japan, vilde faa Betydning for Situationen (med Situationen maa antagelig forstås Englands Holdning. Red.). Før den engelske Regering tager noget endeligt Skridt til Sammenkaldelse af en Konference, maa det utvivlsomt undersøges, om det kan lykkes at overtale de nævnte Regeringer til at gøre Ende paa deres Støtte-Politik.

Det kan ikke undre nogen, at Handelsminister Runciman har Interesse for de skandinaviske Landes og Hollands Henvendelse. Han har jo i sine offentlige Udtalelser nærmest opfordret til en saadan. Telegrammets

anden Halvdel er ikke slet saa opmuntrende, i alt Fald ikke for dem, der haaber paa den hurtige Behandling, som dette Spørgsmaal skæbnesvangre Aktualitet kræver. Der gives to Udveje. Man kan i første Omgang sammenkalde de Nationer, som ikke yder Statsstøtte eller er villig til at ophæve eller moderere den givne Statsstøtte. De Nationer, der stiller sig saaledes er foruden de allerede nævnte: Tyskland, Polen, Grækenland, Finland, Letland og Estland. Naar saa England ogsaa er med, tæller disse Lande skibsfartsmæssigt tungt i Vægtskaalen. At opnaa fuld Enighed mellem disse Lande vilde ikke være vanskeligt, tværtimod, og naar denne Enighed er opnaaet, kunde man optage Forhandlingerne med Subsidie-Landene. Den anden Eventualitet er at indkalde samtlige Skibsfartslande. Men i saa Tilfælde maa man lære af den økonomiske Verdenskonferencens Taabeligheder og Diletantisme, hvor haabløst det er at begynde Forhandlinger paa bar Bund. Man maa følge det gamle Bismarck Princip aldrig at gaa til en international Konference uden at de paagældende Lande i Forvejen er enig paa alle væsentlige Punkter. Det forudsætter altsaa et stort Forhaandsarbejde, og om dette skal gøres ad diplomatisk eller faglig Vej er vanskeligt at afgøre, meget vanskeligt. Men nødvendigt er det — ellers løber Konferencen ud i uværdig Mundhuggeri og national Fornærmethed som Skibsfartsforhandlingerne under den økonomiske Verdenskonference.

#### ENGELSKE SYNSPUNKTER

At den engelske »Bladkonge«, Lord Rothermore er imod Afholdelsen af en international Skibsfartskonference som den foreslaaet af Danmark, Holland, Sverige og Norge maa vist nærmest betragtes som en anbefaling. Siden hans Artikkels Fremkomst er den tilsyneladende lunkne Holdning, hvormed Meddelelsen oprindelig blev modtaget, afløst af megen Forstaaelse og ikke saa lidt Begejstring baade i politiske og i faglige Kredse.

I en ledende Artikel udtrykker Skibsfartsbladet *Syren and Shipping* sin Forundring over, at man ikke har vist Baltic and White Sea Conferencens Møde i Hamburg en mere dominerende Interesse end Tilfældet har været. I vort forrige Nummer, skriver Bladet, fik vi kun lige Mødets nøgne Kendsgerninger med, saa vi gør ingen Undskyldning for at komme tilbage til dette Emne. Ved Mødet var til Stede Delegerede fra ikke mindre end otte Nationer — Tyskland, Holland, Grækenland, Danmark, Norge, Sverige, Polen og Italien — foruden de britiske Delegerede. Forhandlingerne blev bemærkelsesværdige ved forskellige Træk, som man ellers ikke forbinder med de sædvanlige internationale Konferencer. Her kom for Eksempel, fortsætter Bladet, de Delegerede med deres Synspunkter formulerede i Forvejen, og disse Synspunkter viste sig at være i gensidig Harmoni. Som Følge heraf varede den preliminaire Debat kun halvanden Time og man kunde samle sig om en enstemmig Resolution. Fra et Skibsfarts-Standpunkt, fremhæver Bladet, blev Mødet ogsaa ejendommeligt, fordi denne Enstemmighed fremkom i en Forsamling af baade Tramp- og Linieredere. Den sidste Kendsgerning trænger til at understreges, fordi den viser Oprigtigheden i det Krav, som de kontinentale Nationer, og ikke for første Gang, fremsætter om, at Storbritannien skal overtage Førerskabet fra den nuværende Haabløshedens Dyb til fremtidig Velstand, at saadant Krav blev stillet til Chamber of Shipping i 1932, og i Slutningen af samme Aar af Baltic Conferencen, men Chamber of Shipping's Svar — Formuleringen af en internationalt Oplægningsplan — forsvandt i Glemselens Mørke, før nogen praktisk Forholdsregel blev taget. Det blev altid noget af et Mysterium, hvorfor

dette skulde ske, for den britiske Skibsindustri stemte i Favør af Planen i en Ratio af 62 pCt. for og 38 pCt. imod. I Stedet for at handle efter Stemmemajoriteten, fortsætter »Syren og Shipping«, tillod Chamber of Shipping at Initiativet gik over paa Trampredernes Hænder, og siden har Kamret, billedlig talt, vasket sine Hænder med Hensyn til den Plan og væltet Ansvaret over paa Regeringen. Maaske skal dette opfattes som et Kompromis mellem Rationalisterne og *survival-of-the-fittest* Stenaldermændene? Nu har dette Land altsaa faaet foræret en ny Lejlighed til at optræde som Foregangsmand i en Verdens-Rationaliserings-Plan, for endnu engang har Kontinentet igennem Baltic Conferencen bestemt at favorisere et saadant Skridt og anmodet os om at vise Vejen. Den forslidte Vittighed om at man altid venter, at vi skal hale andres Kastanier ud af Ilden for dem, kan ikke bruges i dette Tilfælde. For vi er anmodet om at indkalde en foreløbig international Konference af Skibsreder-Organisationer velvidende, at disse vil komme fuldt og fast bestemte paa, at ingen Anstrengelse skal spares for at finde en for alle acceptabel Plan.

*Syren og Shipping* Artiklen er et af de ikke helt faa Straa, der viser i hvilken Vej Vinden blæser i engelske Skibsfartskredse.

#### »FORENEDE«S AFSKRIVNINGSPOLITIK

Det springende Punkt i den Beretning, som Lensbaron Hans Rosenkrantz, Bestyrelsens Formand, aflagde paa Det Forenede Dampskibs Selskabs Generalforsamling, var Afsnittet om Selskabets Afkrivningspolitik med Hensyn til Skibsværdierne, et smukt Eksempel paa Sanering. Ikke mindre end 20 af Selskabets Skibe, hvoraf de fleste vedblivende anvendes i fast Fart, er nedskrevet til Ophugningsværdi.

Kr.

De tre store Amerikabaade er bogført til	4,730,000
(Heraf er »Hellig Olav« nedskrevet til Ophugningsværdi)	
I Selskabets Flaade findes 48 Lastskibe, der er bogført til	13,836,000
hvilket svarer til en Gennemsnitspris af Kr. 98,80 pr. Ton d.w.)	
(Af disse Skibe er 19 nedskrevet til Ophugningsværdi).	
Desuden findes 5 Dieselmotor-Lastskibe, der er bogført til	6,876,000
hvilket svarer til en Gennemsnitspris af Kr. 152,12 pr. Ton d.w.	
Resten af Flaaden bestaar af 51 Passager- og Eksploitationskibe, der er bogført til	34,990,000
(Heraf er 13 Skibe nedskrevet til Ophugningsværdi)	
Endelig er 9 Bugserfartøjer (inkl. »Bryderen«), Kulelevatoren »Alfa« samt Motorbaaden »Svalen« bogført til	486,500
	<hr/> 60,918,500

Samtlige 107 Skibes Gennemsnitsalder er pr. B.R.T. 19,91 Aar. Eksklusive de 33 Skibe, der er nedskrevet til Ophugningsværdi er de resterende 74 Skibes Gennemsnitsalder 15,9 Aar og pr. B. R. T. 16,10 Aar.

Det vil glæde Selskabets mange Venner, at dets fremragende Leder, Direktør A. O. Andersen, snart vender tilbage fra sit Rekreationsophold i fuld Vigør.

Det Forenede Dampskibs-Selskab paabegyndte som bekendt sidste Aar en Forbedring af Skibenes 3. Klasse paa de indenlandske Hovedruter til de mange Passa-

# DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING'S ERKLÆRING:

Vi fastslaar for det første, at den Konflikt, som Forbundene her vil iværksætte, er ulovlig. Stans Forligsmand i Arbejdsstridigheder har erklæret Mæglingsforslaget af 14. Marts d. A. for vedtaget og dermed Overenskomstforholdene ogsaa for disse to Organisationer forlænget uændret paa 1 Aar til 1. April 1935, og derefter har Den faste Voldgiftsret afsagt den Kendelse, at de bebudede Strejker var ulovlige.

Vi ønsker dernæst at fastslaa, at Dansk Arbejdsgiverforening og Dansk Dampskibsrederiforening loyalt har fulgt Henstillingen fra Den faste Voldgiftsret om indenfor de ved Forligsforslaget afstukne Grænser at forhandle med Sømændenes og Søfyrbødernes Organisationer om de Punkter, som disse paastod trængte til nærmere Forklaring og Uddybning.

Da disse Forhandlinger begyndte i Arbejdsgiverforeningen Tirsdag den 10. ds. Kl. 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, var Forbundene imidlertid ikke i Stand til at fremsætte Oplysning om, hvilke Punkter de ønskede at forhandle om, men maatte have Betænkningstid til at udarbejde Forslag herom, og hermed og til Drøftelse af disse hengik denne Forhandlingsdag til Kl. 20. Den næste Dag, Onsdag den 11. ds., meddelte Arbejdsgiverne, paa hvilke Punkter man med Hensyn til Forstaaelsen af Overenskomsterne kunde imødekomme de fra Forbundene fremsatte Ønsker, og denne Imødekommen omfattede praktisk talt alle de Spørgsmaal, der var rejst fra Forbundenes Side, for saa vidt disse holdt sig inden for de gennem Forligsforslaget afstukne Grænser. Andre Punkter, hvor Uoverensstemmelserne var rene Retsspørgsmaal, henviste man Forbundene til at søge løst efter de mellem Parterne gældende Regler for Behandling af faglig Strid. Paa nogle faa Punkter, hvor Forslagene fra Forbundene positivt gik ud

over den gældende Overenskomst, maatte Arbejdsgiverne svare med et Afslag.

Om et af disse Punkter — Valutaudligningen — finder vi Anledning til at fremsætte en speciel Udtalelse.

De danske Sømænd og Søfyrbødere er, selv med Hensyntagen til Valutaforholdene, baade lønmæssigt og med Hensyn til øvrige Forhold om Bord stillet fuldt ud paa Højde med de bedst betalte i Europa, og i øvrigt er der mindre Basis for dette Krav nu, hvor f. Eks. Dollar'en staar i 4.34, medens den for 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> eller 2 Aar siden stod i 5.5 og derover.

## De Arbejdsløse har afgjort Afstemningen

Den Beslutning, som Sømændenes og Søfyrbødernes Forbund har taget om at føre deres Medlemmer ud i en Konflikt, der af Den faste Voldgiftsret er erklæret ulovlig, er truffet paa Forsamlinger indkaldt med meget kort Varsel og er truffet med Stemmetal, der staar i skærende Misforhold til Organisationernes Medlems-tal. For Søfyrbødernes Vedkommende har 373 stemt mod Forslaget, 19 for; for Sømændenes Vedkommende har 437 stemt imod Forslaget, 73 for. Forbundene tæller henholdsvis ca. 2300 og ca. 4200 Medlemmer, hvoraf henholdsvis 800 og 1400 er arbejdsløse. Tallene tyder paa, at de Arbejdsløse har haft en overvældende Indflydelse paa Afstemningsresultatet.

Overfor den foreliggende Situation kan Arbejdsgiverne selvfølgelig ikke give op, men maa med alle til Raadighed staaende Midler søge at bringe den ulovlige og den for Landets Erhvervsliv saa skadelige Strejke ud af Verden.

✦

## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, 11. April 1934.

Trælast- og Kulmarkederne er endnu saa daarlige som vel muligt, og mange Redere har derfor resolut lagt Baadene op, i Stedet for at fortsætte at sejle paa bedste Beskub — med lige saa stor Udsigt til Tab som til Balance. — Med Østersøen og Hvidehavets Aabning kan der forhaabentlig skaffes Sysselsættelse til de fleste af de for nylig oplagte Baade paa en regnings-svarende Basis, men for at gennemføre anstændige Rater maa der et nærmere Samarbejde i Stand mellem Rederne. — I de oversøiske Markeder er Stillingen for Tiden ikke meget bedre end i de hjemlige Markeder, og de større Baade — Diesel saa vel som Damp — har vanskeligt ved i det hele taget at finde Beskæftigelse. — La Plata er gaaet lidt frem i Dagene efter Paaske, ligesom der er nogen Fremgang i Noteringerne fra Vest Australien og »the Far East« og endvidere er der nogen større Efterspørgsel fra Pacific-Kysten, men der sker intet af Interesse i de saa vigtige nord-amerikanske Markeder. Montreal har taget en Haandfuld Baade til saa lav en Rate som 1—4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> til London — Birkenhead eller Glasgow, og Sortehavet og Donau kan ogsaa til Stadighed dække ind til lidet misundelsesværdige Rater.

### TRÆLASTMARKEDET

Der er en hel Del Laster paa Markedet, tildels til noget forbedrede Rater, men i Forventning om at Mar-

kedet snart maa blive bedre, holder Rederne igen. Blandt de seneste Afslutninger og Noteringer bemærkes:

565 Std. Veitsiluoto/London 30/-; 400 Std. Koivisto/Highbridge 41/9; 490 Std. Luleå/Boston 41/-; 500 Std. Uleaborg/Antwerpen 36/6; 325 Std. Fredrikshavn/London 28/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>; 650 Std. Pitea & Sundsvall/Portsmouth 35/-; 650 Std. Pitea & Sundsvall/Poole 37/-; 600 Std. 2 Skellefteå/Hull 35/-; 1/1100 Std. 2 Gefle/Cardiff 32/6 35/-; 15/1600 Std. Hudiksvall/London 30/-; 475 Std. Riga/Stansgate 29/-; 500 Std. Riga & Windau/Cardiff 36/-; 1000 Std. Brahestad/Amsterdam Hfl. 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub>.

Leningrad og Hvidehavet noterer ogsaa lidt bedre Rater, dog ikke paa langt nær nok for at kunne tiltrække Tonnagen. Fra Archangel noteres:

1200 Std. Dublin 40/-; 1125 Std. Cardiff 43/-; 1500 Std. Holland 37/-.

Fra Leningrad:

1200 Std. W. Hartlepool 30/-; 850 Std. Hull 31/-; 8/1200 Std. Holland 29/-.

Fra Canada udbydes en stor Mængde Laster til Rater omkring 50/- 52/6.

### KUL, KOKS etc.

Der kommer daglig flere Ordre paa Markedet — især ind i Østersøen, og Raterne maa nødvendigvis snart vise en opadgaende Kurve. De sidste Afslutninger til danske Havne er ikke opmuntrende saasom:

## VAREOMSÆTNINGEN OVER DANZIGS HAVN

Generalkonsulatet i Danzig indberetter, at man fra det Statistiske Kontor har modtaget en Vægt- og Værdistati-

stik over Ind- og Udførslen af Varer over Danzigs Havn i Februar Maaned.

	Indførsel:		Udførsel:	
	Mængde i T.	Værdi i G.	Mængde i T.	Værdi i G.
1. Frembringelse af vegetabil Oprindelse .....	2,858.7	921,459	54,496.9	4,682,533
2. Frembringelser af animalsk Oprindelse .....	2,650.4	480,299	418.0	250,403
3. Frembringelser af mineralsk Oprindelse .....	17,218.8	376,127	252,065.1	3,412,184
4. Voks, Fedt og Olive af vegetabil og animalsk Oprindelse .....	850.4	277,349	10.8	2,365
5. Næringsmidler og Tobak .....	275.3	104,018	2,027.3	227,939
6. Kemiske og farmaceutiske Frembringelser .....	660.2	305,358	1,997.9	175,395
7. Læder, Pels- og Lædervarer .....	58.2	125,055	124.7	25,464
8. Raastoffer til Tekstilvarer og Frembringelser deraf ..	1,312.5	3,210,732	32.8	37,341
9. Kautsjuk og Frembringelser deraf .....	127.5	168,935	23.4	48,798
10. Træ og Trævarer .....	127.4	27,838	60,973.6	4,367,825
11. Papir og Frembringelser deraf .....	401.8	54,474	6.0	7,401
12. Stenhuggerarbejder, keramiske Frembring., Glasvarer	27.0	31,762	13.8	7,705
13. Metaller og Frembringelser deraf .....	5,161.4	942,797	990.8	312,759
14. Maskiner og Apparater, elektrisk Remedier .....	245.2	493,568	102.0	128,940
15. Transportmidler .....	19.1	47,718	1.3	1,810
16. Vægte, Præcisionsværktøj-Instrumenter og -Apparater, optisk Værktøj, Instrumenter og Apparater, Skrivemaskiner, Ure, Musikinstrumenter .....	12.0	70,892	0.3	1,988
17. Vaaben og Ammunition .....	0.2	500	—	—
18. Hatte, Paraplyer, Stokke, Modeartikler .....	—	—	—	—
19. Forskellige Frembringelser, som ikke er indeholdt i andre Positioner .....	0.7	3,006	0.6	825
20. Kunstværker og Museumsgenstande .....	—	—	—	—
21. Andet .....	—	175	—	33,300
	32,006.8	7,642,062	373,285.3	13,724,975

Til Sammenligning skal anføres, at Indførslen i Januar androg 51,750.0 t. til en Værdi af 8,910,905 G., der er altsaa en ganske betydelig Tilbagegang, nemlig paa næsten 20,000 t. eller ca. 40 pCt. til en Værdi af ca. 1.3 Mill. G. eller ca. 15 pCt.

Udførslen androg i Januar 601,873.5 t. til en Værdi af 17,884,957 G., her viser Tallene en Tilbagegang paa 228,000 t. eller 38 pCt. til en Værdi af 4 Mill. G. eller ca. 22 pCt. En Sammenligning viser, at Kuludførslen er gaaet tilbage fra 453,400 t. til 245,900 t. (begge Tallene

incl. Bunkers), altsaa en Nedgang paa 208,000 t. eller c. 45 pCt., og at Træudførslen er gaaet tilbage med 12,000 t. eller med 16 pCt.

Af hovedsageligt indførte Varer skal nævnes c. 2,500 t. Sild, c. 4,700 t. Erts, c. 3,100 t. Svovlkis, c. 7,800 t. Kul, c. 1,200 t. Koks, c. 3,800 t. Jern.

De vigtigste Udførselsvarer var c. 25,500 t. Rug, c. 13,100 t. Byg, c. 2,400 t. Ærter, c. 1,900 t. Bælgfrugter, c. 8,600 t. Mel, c. 245,900 t. Kul, c. 4,600 t. Koks, c. 1,900 t. Oliekager, c. 1,100 t. Ammoniak, c. 61,000 t. Træ.

FRAGTBERETNINGEN FORTSAT PRA FOREGAAENDE SIDE

Forth/København 3000 t. 3/9, Goole/Grenaa 1000 t. 5/-, Tyne/Svendborg 1800 t. 4/3, Kerteminde 950 t. 4/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Holbæk 1800 t. 4/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Forth/Vejle 1500 t. 4/6, Boness/god dansk Havn 1400 t. 4/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. Leith/Kotka rapporteres til 3/6 for 3000 t. — Fra Danzig udbydes saa godt som intet til danske Havne i det aabne Marked.

## MIDDELHAVET etc.

For prompt Tonnage er Stillingen ikke bedret, men der er Udsigt til et livligere Marked og dermed følgende højere Rater for senere Positioner. Imidlertid rapporteres sluttet: Østkyst/U.K./Vest Italien 8500 t. 5/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 7500 t. 5/9, Alexandria 6000 t. 6/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Cardiff/Alexandria 7000 t. 5/9, Øerne 7/-, Valencia 1450 t. 9-, Barcelona 2500 t. 8/3, Vest Italien 4500 t. 5/9.

Hjemadgaaende: Bona/Cork 26/2800 t. 8/3. Huelva/Rotterdam 65/9000 t. 6/-; Frugt ca. 18/6 105.000 cbf. U.K. Kont., ca. 13/- 197,000 cbf. Antwerpen direkte. Sortehavet/Antwerpen 6700 t. 9/-, Rotterdam 9/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d., Antwerpen/Hamburg 9/6, U.K. 9/9, Norden 11/3, og 5500 t. Antwerpen/Rotterdam 9/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Norden 11/6. Sortehavet/Shanghai-Dalny 14/3, Vladivostock 14/9. Donau/Antwerpen/Rotterdam 6500 t. 13/3, U.K. 14/-; Constanza etc. Norden 2200 t. 11/-.

## NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Der er stadig stor Mangel paa vestgaaende Laster og Raterne pines ned i det rene ingenting. Paa den anden Side af Dammen er der heller ikke megen Opmuntring at hente, men der er Muligheder, og det gælder derfor om at tage Chancen. Kornbefragtingen fra St. Lawrence maa nødvendigvis lægge Beslag paa en stor Flaade, men Fare for Overfyldning af Markedet er til Stede. De nordamerikanske Markeder arbejder uhyre

tungt, og nogen reel Efterspørgsel kan der vanskelig tales om. Cuba er nede i 13/- for store Baade, 12/- 13/- parcels. Skrabjern Norfolk/Japan 8000 t. \$2.50 f.i.o. Portland/Irland 7500 t. Korn indikerer 19/- Maj, N.Pacific/Shanghai flere Baade paa Lumpsum, Basis FIO.

## SYDAMERIKA

Rotterdam/B. Aires noterer 8/9 à 9/-, Wales/B. Aires 9/-, Emden- Rio fik to tyske Baade til 7/9.

Det hjemgaaende Marked er decideret fastere, især for April.—Slutninger:

Risario/London 7500 t. 15/- April. Rosario/Antwerpen 8600 t. 14/- Maj 5900 t. 14/6 spot. Rosario/U. K. Kont. 5500 t. 16/- April. San Lorenzo/Adriatic 6300 t. 16/6, 5500 t. 17/- April. San Lorenzo/Antwerpen 6200 t. 14/3 April. San Lorenzo/p. p. U. K. 7200 t. 14/9 April 6800 t. 15/6 Maj. B. Blanca/Grækenland 6800 t. 13/9 April. B. Blanca/Antwerpen 9500 t. 13/-, 10500 t. 12/9 Maj. B. Blanca/Antwerpen/R'dam 8500 t. 13/3 April 1. Maj.

## ØSTEN

De forskellige har haft en noget bedre Efterspørgsel med fastere Rater: Vest Australien/Europa saaledes 22/6 imod 21/- 21/6 før Paaske. Madras/p. p. 25/-; Ris Rangoon/Cuba 9000 t. 28/-, Saigon/Cuba og Kolsichang/Cuba hver 2 Baade 5/6000 t., »private terms«.

## TIMECHARTER

Russerne: 5100 t. 5/6/ 7Mdr. 2/9. 3450 t. 4/5/6 Mdr. 3/9.

Trip: 8300 m/v del. N. Pacific red. Japan 5/. 5000 m/v del. Philidelphia redel. Plate \$1. 15.

Vestindien: 5350 t. 75 c. redel U. S. N. H., \$1: 25, 3 Rundrejser.

## SKIBSFARTEN PAA LENINGRAD I KALENDERAARET 1933

Ifølge Oplysninger modtaget fra Havnechefen, androg den samlede Vareomsætning over Leningrad Havn i 1933 4,179,602 Tons mod 4,132,332 Tons i 1932.

Importen beløb sig til 476,650 Tons (1,131,635 Tons i 1932) medens Eksporten udgjorde 3,702,952 (3,000,697 Tons i 1932).

Havnen besejledes i 1933 af 1935 Skibe (1643 Skibe i 1932). Skibsantallet fordeler sig paa de enkelte Nationer, som følger:

		N. R. T.
Tyskland	577	637,378
U.S.S.R.	384	588,153
Finland	241	138,440
Sverige	181	173,049
Danmark	174	185,864
Lettland	81	132,534
Norge	77	108,352
England	71	130,525
Estland	69	62,920
Holland	25	46,441
Grækenland	17	41,381
U.S.A.	12	39,553
Lithauen	19	21,480
Polen	2	1,516
Belgien	1	1,092
Frankrig	1	6,086

Som det vil fremgaa af ovenstaaende Tabel, indtager Danmark Femtepladsen med 174 Skibe, medens Danmark sidste Aar indtog Tredjepladsen med 209 Skibe. Hvad Tonnagemængden angaar indtager Danmark dog Tredjepladsen med 185,864 N.R.T. mod 193,986 i 1932.

### Skibstrafiken og Vareomsætningen over Gdynias Havn i Januar Maaned 1934

Der indløb i Maanedens Løb 336 Skibe med 311,381 N.R.T. mod 370 Skibe med 314,682 N.R.T. i December 1933. Den danske Tonnage androg 43 Skibe med 24,735 N.R.T. og staar som Nr. 4 efter Sverige, Tyskland, Polen og Norge.

Tonnagen, fordelt efter Flag, viser følgende Tal:

Nationalitet:	Antal af Skibe:	Tonnage:
Polen	34	32,978
England	9	17,028
Czekoslovakiet	3	663
Danmark	43	24,735
Estland	10	5,611
Finland	13	16,094
Grækenland	7	18,423
Holland	11	10,128
Lettland	6	7,464
Tyskland	63	45,043
Norge	30	30,100
Kanada	1	3,282
Panama	1	3,071
Amerika	7	22,328
Sverige	98	74,433

Den samlede Indførsel androg 70,565 T. mod 71,157 T. i December 1933, den samlede Udførsel androg 455,164 T. mod 459,955 T. i December 1933. Den samlede Vareomsætning med 526,229 T. mod 531,112 T. i December 1933 har altsaa holdt sig omtrent konstant.

Af hovedsageligt indførte Varer i Januar skal nævnes ca. 2,200 T. frisk Frugt, ca. 1,100 T. tørret Frugt, ca. 1,200 T. Kaffe, Kakao og The, ca. 3,500 T. Sild, ca. 1,500 T. Phosphat, ca. 1,000 T. Thomasmel, ca. 2,600 T. Huder, ca. 5,100 T. Hørfør, ca. 3,600 T. Uld, ca. 2,300 T. Jernerts, ca. 5,600 T. Pyrit, ca. 1,000 T. Jern, ca. 22,000 T. gammelt Jern, ca. 1,300 T. Papir, ca. 8,700 T. Bomuld.

Af hovedsageligt udførte Varer skal nævnes ca. 4,500 T. Sukker, 2,042 T. Bacon, 1,800 T. Oliekager, ca. 11,200 T. Brædder, ca. 1,000 T. Telegrafstænger, ca. 400,000 T. Kul (incl. Bunkers), ca. 12,900 T. Koks, ca. 3,300 T. Skinner, ca. 1,300 T. Zink, ca. 1,500 T. Papir, ca. 8,700 T. Melasse.

## FRA UGE TIL UGE

FORTSAT FRA SIDE 1182

gerers store Tilfredshed. Disse Forbedringer vil inden Sommersæsonens Begyndelse være indført paa alle Hovedruterne, men under Hensyn til Bekostningen herved og paa Grund af, at Udgifterne til Skibenes Drift og Vedligeholdelse er steget væsentligt, har Selskabet set sig nødsaget til fra den 1. Maj 1934 at regne at foretage en Forhøjelse af visse Billetpreiser, som var særlig lave.

Samtidig har Selskabet imidlertid paa de vigtigste af de indenlandske Ruter indført *Dobbeltbilletter* for Hen- og Tilbagerejse indenfor 8 Dage til ca. 1½ Gange Enkeltbillettens Pris, og den Reduktion, der herved bydes det rejsende Publikum, er meget betydelig. Som Eksempel kan nævnes, at medens Enkeltbillet paa Aarhus-Ruten for 1., 2. og 3. Klasse nu koster henholdsvis 19, 13 og 7 Kr., bliver Prisen fra 1. Maj 19, 14 og 8 Kr., men Indførelse af Dobbeltbilletterne vil betyde, at Tur-Retur kun vil koste henholdsvis 30, 21 og 12 Kr.

For Aarhus, Aalborg Frederikshavn Ruterne oprettholdes de tre Klasser, men fra 1. Maj vil der paa Ruterne Randers og Horsens kun findes to Klasser, nemlig Kahyt og 3. Klasse. Som Forholdene har udviklet sig, rejser der paa disse Ruter kun faa Passagerer paa 1. Klasse, og Selskabet har derfor anset det for rigtigst fremtidig at lade Kahytpassagererne benytte de tidligere 1. Klases Kahytter, og samtidig har man indrettet den tidligere 2. Klasse til Saloner for Passagerer paa 3. Klasse. Dette System er allerede indført paa en stor Del af de øvrige indenlandske Ruter.

Moderniseringen af Skibenes 3. Klasse, som blev paabegyndt sidste Aar, vil som nævnt være fuldendt inden Sommersæsonens Begyndelse, og der vil herefter for Passagererne paa 3. Klasse paa alle Selskabets Hovedruter findes velindrettede Saloner med læderbetrukne Møbler.

## PERSONALIA

### Dødsfald

Skibsinspektør, Kaptajn Johs. Brorsen, Helsingør, er afgaaet ved Døden, 75 Aar gammel. Kaptajn Brorsen var født i Nakskov og kom som ganske ung ud at sejle og fik senere forskellige Skibe at føre. Under Verdenskrigen førte han Damperen »Ajax«, der blev sænket, men Kaptajn og Besætning reddede dog Livet. Kaptajn Brorsen blev derefter Skibsinspektør i Dampskibsselskabet »Vendula« og beklædte denne Stilling til sin Død.

### Dødsfald

Fhv. Sejlskibsfører Laurids Lauridsen, Esbjerg, er afgaaet ved Døden efter længere Tids Sygeleje i en Alder af 78 Aar. Afdøde var født paa Fanø, Søn af Baadfører og Gaardmand Gude Lauridsen og førte i sin Tid Barken »Glad« af Sønderho og senere 3m. Skonnert »Maagen« af Esbjerg. Kort inden Aarhundredskiftet kom Lauridsen til Esbjerg, hvor han sammen med Kapt. Jerne ejede og drev Kalkværket i Jerne. Afdøde efterlader sig Hustru og 2 voksne Børn. Han blev i Fredags begravet under stor Deltagelse fra fjern og nær paa Vor Frelseres Kirkegaard i Esbjerg.

— Fhv. Forstander N. A. Vodder, Bagsværd, er Onsdag afgaaet ved Døden i sit Hjem 83 Aar gammel. Han sejlede i mange Aar med Fanø Sejlskibe, tog Styrmands-eksamen fra Fanø Navigationsskole og oprettede kort efter en Navigationsskole i Sønderho; men efter nogle Aars Virken dér drog han til København og blev Skrive- og Sløjdlærer. Siden startede han en Skole der.

Han var en Særling i mange Maader; endnu 80 Aar gammel rejste han Landet rundt og holdt Foredrag for en idealistisk Bevægelse, Fatismen, der kunde løse det sociale Problem. Tilsidst grundede han en idealistisk Koloni i sit Hus i Bagsværd. Han var en mærkelig Mand, men han kæmpede for sine Ideer med en Ildhu og Energi, som man beundrer.



## DANSKE SKIBSMÆGLERE

AABENRAA

**P. F. CLEEMANN**ETABLERET 1879  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AABENRAA**

Statstelefon 182-482 Telgr.-Adr. Cleemann

FAABORG

**P. A. NIELSEN**EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE  
**FAABORG**

Telegramadresse: NIELSEN Telefon Nr. 9 &amp; 509

AALBORG

**CHR. JENSEN**EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AALBORG**Telefon: 2256  
Statstelefon 40Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«

HOBRO

**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**HOBRO**

TELEFON 413

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

HOLBÆK

**RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.**

(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)

**AALBORG**

LLOYD'S AGENT

Telefon: 4120  
Statstelefon: 16Telegram-Adr.:  
»Maritime«**JØRGEN L. FISKER**

(H. MUNCH'S EFTF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMAKLARE)

Telefon Nr. 166 HAVNEVEJ 40  
**HOLBÆK** Telegr.-Adr.: »Fisker«ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN  
Lloyds Agent  
Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

KJØGE

**JOHS. UTZON**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**AALBORG**Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2Telegram-Adresse:  
»UTZON«**F. OHLSSON'S EFTF.**

ETABLERET 1878

INDEHAVER: A. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**KJØGE**

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

AARHUS

**BERGMANN, SMITH & CO.**

SKIBSMÆGLERE

**AARHUS**TELEFON 1901 — 4019  
STATSTELEFON 13TELEGR.-ADR.  
»BERGSMITHS«

KORSØR

**P. JØRGENSEN & CO.**

SKIBSMÆGLERFORRETNING

Grundlagt 1867

Indehaver: J. U. JEPSEN, statsautoriseret Skibsmægler

**KORSØR**Telegram-Adresse: JØRGENSEN  
The BOE CodeTelefon: 6 (5 Linier)  
Statstelefon: 11  
Efter Kontortid: 127

NØRRESUNDBY

**Rasmus Christensen**

Statsautoriseret Skibsmægler

**AARHUS**

Telef. 149. Statstelf. 99. Telgr.-Adr. „Racist“

**N. C. BACH**

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

**NØRRESUNDBY**

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

RANDERS

**Carl v. d. Hude,**

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1876

**Aarhus**

Telegr.-Adr.: Hude Telefon 81-82. Statstelefon 8

**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**

INDEHAVER J. CHR. J. BACH

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**RANDERS**Statstelefon No. 9 · Telefon No. 70 & 1299  
Telegram-Adresse: Broker

BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

**BANDHOLM**

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«**CARL HASSAGER & CO**

Indehaver V. H. NISTED

Statsautoriseret Skibsmægler

**RANDERS**Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. "Hassager"

## Fra SØ – HAVN og VÆRFT

### Stor norsk Ordre til B. & W.

Burmeister & Wain har i disse Dage modtaget Ordre paa den femte Nybygning siden Rekonstruktionen. Det er et 14,500 Tons Dieselmotor-Tankskib til Rederiet Martin Mosvold i Farsund, og Nybygningen skal være færdig om et Aar.

Værftet har som bekendt i Forvejen Ordre paa to Dieselmotorskibe til Rederiet J. Lauritzen, et stort Dieselmotorskib til det norske Rederi Leif Høegh samt et Dieselmotorskib til Kysifart paa Australien.

### »Leviathan« skal udrangeres

Vicepræsidenten for »International Mercantile Marine Company« og »United States Lines«, Franklin, har ifølge »New York Herald-Tribune« forelagt Skibsfartsraadet en Plan om at udrangere Rutedamperen »Leviathan« og i Stedet for bygge en ny Rutedamper, der vil komme til at koste mellem 11 og 15 Millioner Dollars. Skibsfartsraadet vil træffe sin Afgørelse i Sagen om nogle Dage.

### Knud Andersen sejler indenskærs

»Monsunen«s berømte Skipper, Forfatteren Knud Andersen, lægger om et Par Maaneder ud paa sit næste Togt, der skal vare et Aar, og foretages i skandinaviske Farvande om Bord i hans nye Kutter »Kap Horn«.

De øvrige om Bord bliver hans sekstenaarige Datter »Fisken« og to Kolding-Damer, Frøkerne Gjørup.

Kirsten Gjørup, der er Musiklærerinde og har sat Musik til Knud Andersens Sange, skal være Førstestyrmænd paa »Kap Horn«. Hendes Søster, Frk. Poula, skal være Baadsmand og Kok.

Togtet gaar til skandinaviske Farvande, og under Vejs vil Selskabet, der faar Piano om Bord, digte og sætte Musik til Versene samt i Land læse op, vise Lysbilleder, spille og synge.

### Sagen mod Bugerselskabet afvist

Sø- og Handelsretten afsagde i Gaar paa Grundlag af den foreløbige Procedure Dom i den tidligere udførligt omtalte Sag mod Det forenede Bugerselskabs Bestyrelse. Sagen var som bekendt rejst af en Aktionærgruppe, repræsenteret ved pensioneret Overbogholder C. Andersen, Charlottenlund, og Revisor Søren P. Jacobsen, København. Paastanden gik ud paa at faa fastslaaet, at Regnskabet for 1932 er ufyldstgørende, og i Relation hertil forlangte man aflagt et Regnskab, som opfylder Aktielovens Krav.

Ved Dommen i Gaar blev Bestyrelsen frifundet med den Begrundelse, at Præskriptionsfristen var udløbet ved Sagens Anlæggelse, og at der ikke i Selskabets Vedtægter findes nogen almindelig Regel, som giver Aktionærerne Kompetence til at stille de nævnte Krav.

I Sagsomkostninger skal Aktionærgruppen betale 300 Kroner.

### Kuludførslen over Gdynias Havn

#### i Februar Maaned 1934

Ifølge en Meddelelse fra Vicekonsulatet i Gdynia udførtes i Februar Maaned over Gdynias Havn 321,529.3 T. Kul, deraf til Danmark 16,447 T. mod 382,818.3 T., deraf til Danmark 20,518 T. i Januar Maaned.

Udførslen var fordelt til de forskellige Lande, som følger:

	Tons
Algier .....	11,578.5
Argentina .....	7,838
Belgien .....	16,520
Danmark .....	16,447
Finland .....	3,770
Frankrig .....	8,910
Norge .....	10,109
Sverige .....	115,357
Italien .....	25,241
Ægypten .....	15,150
Grækenland .....	12,935
Holland .....	23,667.8
Irland .....	47,716
Tyskland .....	310
Jugoslavien .....	4,780
Malakka .....	1,200

321,529.3

## BEKENDTGØRELSE

### KØBENHAVNS NAVIGATIONSSSKOLE

Nye Kursus til Styrmandseksamen, Skibsfører-eksamen samt Radioekspedientprøverne begynder Mandag d. 23. April.

Til Omprøverne til Opnaelse af Madrid-Certifikatet kan Elever optages og komme til Prøve til enhver Tid.

Nærmere Oplysninger faas hos Skolens Bestyrer Ny Toldbodgade 3.

Navigationdirektøren.

### De finske Trælastpladser

The Association of Finnish Stevedores meddeler følgende om Sejladsens Genoptagelse paa de finske Trælastpladser. I Wasa er Isbryderen »Voima« stationeret og vil blive i Vasklot indtil første Damper ankommer. Raumo melder aabent Vand og Sejladsen uhindret. Til Kotka ankom den første Damper med Kul den 28. Marts via Helsingfors. Lovisa har mildt Vejr og ventes aaben 28. April. Trångsund venter Sejladsen genoptaget medio April, men Afskibninger vil næppe være i fuld Sving før medio Juni. Yxpilä, Jacobstad og Frederikshamn ventes aaben for Sejlads i Begyndelsen af Maj, og Uleåborg omkring Midten af Maj.

### Standgelder i Gdynia

Nordisk Skibsrederforenings Agent i Gdynia, Konsul L. Usterud-Svendsen, skriver:

»Til Deres Orientering undlader jeg ikke at meddele, at der er gennemført en Forandring med Hensyn til Beregning af »Standgeld« her paa Stedet. For Kul, som har 4 Dages Frihed for »Standgeld« og alle andre Varer, som nyder godt af en saadan Fritagelse paa over 48 Timer, vil Søn- og Helligdage fra og med den 25. Januar blive medregnet i Fritiden, mens de hidtil blev trukket fra.«

### Oplagte svenske Skibe

Antallet af oplagte Skibe er i Løbet af Marts Maaned faldet betydeligt. Ved Udgangen af Marts var Antallet af oplagte Skibe paa 100 Bruttotons og derover 275 mod 354 ved det foregaaende Maanedskifte. Nedgangen falder hovedsagelig paa de mindre Fartøjer.

## FULDBEFAREN SKIBSHUND

Motorskonnerten »Patagones« sejlede fra Mar del Plata's Havn, paa Sydvestkysten af Provinsen Buenos Aires og fik kort efter Storm af Ost Sydost, paa Rejsen til Buenos Aires.

Da Skibet befandt sig ca. 50 mil nord for Mar del Plata og ca. 8 Sømil fra Kysten blev Skibshunden »China« skyllet over Bord af en Sø, sammen med en tom Petroleumstønde. Mandskabet opgav at se Hunden mere og man blev derfor overrasket ved, en Uges Tid senere, i Buenos Aires Havn, at se »China« sjokke over Gangplanken, ombord i »Patagones« og udvise alle Tegn paa Gensynets Glæde overfor Mandskabet.

Forklaringen paa dens Tilbagevenden til Skibet fik man først, da Førstestyrmænd paa »Norberto« kom til. »Norberto« laa i Mar del Plata's Havn efter at »Patagones« var rejst nord paa. Og Førstestyrmænd paa »Norberto« sejlede tidligere med »Patagones«. En Morgen, 5 à 6 Dage efter at »Patagones« var gaaet, stod han ved Lugen paa »Norberto's« Dæk og tilsaa Stuvningen af Lasten og ser saa pludselig »China« komme ombord, hans gamle Kammerat fra »Patagones«. Han klappede den og den gjorde sig venlig efter bedste Evne og han undrede sig over at Skipperen paa »Patagones« havde efterladt sin Hund i Mar del Plata, men samtidig slog det ham, at »China« (som er en Dame) muligvis havde haft »Program« i Land da Skonnerten sejlede og saa havde tænkt at hun nok kunde pjække den for en eneste Rejse — og tog hende saa med til Buenos Aires.

Men under de gensidige Forklaringer mellem Styrmanden og Besætningen blev det øjensynligt, at Hunden efter at hun blev vasket overbord, har svømmet de 8 Sømil til Kysten, hjulpet af Paalandsvind og muligvis nogen Strøm, er senere løbet de 50 Mil til Mar del Plata og har søgt Skibsløjlighed til Buenos Aires, som hun jo saa ogsaa rigtigt nok fandt, omend ved et Tilfælde. Dette er den eneste Forklaring trods det usandsynlige i at en lille langhaaret Hyrdehund kunde svømme 8 Sømil i høj Sø, — og komme godt fra det.

### Indkomne Skibe i Københavns Havn i Februar Maaned 1934

	Antal	Registertons
Danske .....	1,106	301,784
Svenske .....	181	46,089
Norske .....	15	16,295
Tyske .....	81	18,477
Engelske .....	16	15,376
Franske .....	1	813
Finske .....	22	17,676
Russiske .....	2	1,405
Hollandske .....	15	7,784
Belgiske .....	1	2,529
Letlandske .....	6	6,556

Estalandske .....	1	546
Islandske .....	2	1,707
Amerikanske .....	7	22,562
Japanske .....	1	3,383
Græske .....	—	—
Svenske .....	—	—
Italienske .....	1	2,427
Polske .....	1	1,138
Danzigske .....	1	938
Ægyptiske .....	—	—
Peruanske .....	—	—
Jugoslaviske .....	—	—
Andre Nationer .....	—	—
Ialt .....	1,460	467,435

### POSITIONSLISTE PR. 12. APRIL 1934

#### A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
s.s. *Aalborg*, ank. Danzig 6.4.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *Aarø*, Olesen, afg. Ojdynia 2.4. til Bordeaux.  
m.t. *Aase Mærsk*, pass. Dover 30.3. p. R. t. Hamburg.  
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Rotterdam 6.4.  
s.s. *Agnete Mærsk*, afg. Port Said 20.3. til Beirut.  
s.s. *Alabama*, Jarltorp, ank. Villa Constitucion 2.4.  
m.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Algarve*, Ørbech, afg. Tanger, forv. 15.4 til Ceuta.  
s.s. *Alesia*, Heindam, ank. Hamburg 9.4.  
s.s. *Alsund*, Nielsen, afg. Tarafa 4.4. til Norfolk.  
m.s. *Amerika*, Knudsen, ank. San Fransisco 8.4.  
m.s. *Anglo Mærsk*, pass. Dungeness 2.4.  
m.t. *Anna Mærsk*, ank. Manila 31.3.  
m.s. *Annam*, Kragelund, ank. Hamburg 9.4.  
m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Rio 24.3. til Kbhvn.  
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Kalundborg forv. 9.4. til Randers.  
s.s. *Arnold Mærsk*, ank. Gdynia 24.3.  
s.s. *Askø*, Kolster, ank. Grangemouth 5.4.  
m.s. *Asnæs*, Ankersen, afg. London 10.4. til Newcastle.  
m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Seattle Wash 18.3.  
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Sete 9.4.  
m.s. *Australien*, Rasmussen, ank. Aronmouth 9.4.

#### B

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
s.s. *Bellona*, Hansen, afg. Aarhus 13.4. til Nerec.  
s.s. *Benedikt*, Clausen, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro Ruten.  
m.t. *Bente Mærsk*, ank. Panama 24.3. til Talara.  
s.s. *Bergenhush*, Schmidt, afg. Stettin forv. 12.4. til Kbhvn.  
s.s. *Betty Mærsk*, pass. Dungeness 31.3. p. R. t. Huelva.  
s.s. *Birte*, Pedersen, afg. Sfax 8.4. til Sete.  
s.s. *Bogø*, Nielsen, ank. Bordeaux 2.4.  
m.s. *Boringia*, Væring, ank. Kbhvn. 9.4.  
m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. Caronte 6.4.  
s.s. *Bothal*, Spelmann, afg. Kbhvn. 8.4.  
m.s. *Bretagne*, Egetoft, afg. Esbjerg 7.4.  
s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Danzig 7.4.  
s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Catania forv. 12.4. til Messina.  
s.s. *Brosund*, Hansen, afg. Sheet Harbour 8.4. til Boston.  
s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Kbhvn. forv. 12.4. til Frederikshavn.

#### C

m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *C. P. A. Koch*, Agerholm, Kbhvn.-Randers Ruten.  
m.s. *California*, Andersen, afg. Lissabon 6.4. til Kbhvn.  
s.s. *Charkow*, afg. Antwerpen forv. 17.4. til Casablanca.  
m.s. *Chustine Mærsk*, ank. Yokohama 26.3.  
m.s. *Chile*, Hansen, afg. Penang 30.3. til Aden.  
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Marseilles 5.4.

#### VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

10. 4. 34

LONDON .....	22,40	MADRID .....	59,60
NEWYORK .....	434,50	AMSTERDAM .....	294,00
BERLIN .....	171,40	STOCKHOLM .....	115,65
PARIS .....	28,75	OSLO .....	112,70
ANTWERPEN .....	101,70	HELSINGFORS .....	9,95
ZÜRICH .....	140,50	PRAG .....	18,20
ROM .....	37,45	WARZAWA .....	82,50

s.s. *Christiansborg*, afg. Nuevitas 4.4.  
m.s. *Columbia*, Barfoed, ank. Hadstone forv. 11.4.

#### D

s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. Kbhvn. 14.4. til London.  
s.s. *Danhild*, Petersen, ank. Malta 6.4.  
m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Hongkong 6.4. til Singapore.  
m.t. *Danmark*, Bjark, pass. Rockall 7.4. p. R. t. Baten Rouge.  
s.s. *Delaware*, Christensen, ank. Vejle 8.4.  
s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle forv. 10.4. til Kbhvn.  
s.s. *Douro*, Kann, afg. Memel 14.4. til Kbhvn.  
m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Reykjavik 9.4. til Kbhvn.  
s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Aalborg Ruten.

#### E

s.s. *Ebro*, afg. Melilla forv. 11.4. til Oran.  
s.s. *Effie Mærsk*, ank. Aarhus 24.3.  
s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Genua forv. 16.4. til Livorno.  
s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. Barry Is. 29.3. til Santo Domingo.  
s.s. *Ellensborg*, ank. Blyth 8.4.  
s.s. *Elsborg*, afg. Helsingør 9.4.  
s.s. *Emilie Mærsk*, ank. Casablanca 28.3.  
m.t. *Emma Mærsk*, pass. Brunsbüttel 14.3. p. R. t. Ostermoor.  
m.s. *England*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
m.s. *Erria*, Topp, ank. Singapore 6.4.  
m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Estland*, Poulsen, ank. Port Talbot 5.4.  
m.s. *Europa*, Dahl, pass. Azores 9.4. p. R. t. St. Thomas.

#### F

s.s. *Falken*, Jønson, Kbhvn.-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.  
s.s. *Fiona*, Blom, Kbhvn.-Asens-Faaborg-Svendborg-Nyborg-Rudkjøbing Ruten.  
m.s. *Fionia*, Christensen, afg. Port Said 9.4. til Genoa.  
s.s. *Flynderborg*, ank. Casablanca 4.4.  
m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, afg. Oslo 7.4. til New York.  
s.s. *Fredensborg*, ank. Valencia 8.4.  
s.s. *Frederiksborg*, ank. Bilbao 8.4.  
s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Frode*, Pedersen, afg. Norfolk 27.3. til Rotterdam.

#### G

s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Kbhvn. forv. 14.4. til Antwerpen.  
s.s. *Georgia*, Jørgensen, afg. Methil 29.3.  
s.s. *Gerda Toft*, afg. Kalundborg 10.4. til Helsingborg.

#### H

s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Amsterdam 7.4.  
s.s. *Hans Mærsk*, afg. Charleston 12.3. til Puerto Cortes.  
s.s. *Harald*, Henriksen, afg. Randers 12.4. til Aalborg.  
s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newcastle forv. 17.4. til Kbhvn.  
s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Casablanca 23.3.  
s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Helsingør forv. 12.4. til Danzig.  
s.s. *Hroar*, Oest-Jacobsen, afg. Kbhvn. 19.4. til Hull.

#### I

m.s. *India*, Kruse, pass. Bovkum Fyrskib 10.4. p. R. t. Hamburg.  
m.s. *Indien*, Broner, afg. Shanghai 8.4.  
s.s. *Inge Mærsk*, ank. Hartlepool 26.3.  
m.s. *Ireland*, Petersen, afg. Svendborg 6.4.  
s.s. *Ivar*, Bastholm, afg. Kbhvn. forv. 9.4. til Middelfart.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
 s.s. *Jacob Mærsk*, ank. Cardiff 2.3.  
 m.t. *Jane Mærsk*, rapp. 80 m. SV for Niton 2.4.  
 m.s. *Java*, Skjoldam, ank. Porto Empedoel 6.4.  
 s.s. *Jessie Mærsk*, afg. Kalundborg 28.3. til Gdynia.  
 s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Oran 17.3.  
 s.s. *Jolantha*, Hansen, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 m.s. *Jylland*, Sandborg, ank. Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, afg. Beckton 8.4.

## K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Charleston 7.4. til Maracaibo.  
 s.s. *Katholm*, Christensen, afg. Danzig forv. 12.4. til Garston.  
 s.s. *Kentucky*, Hansen, afg. Liverpool forv. 11.4. til Swansea.  
 s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Helsingør 17.2.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific) Sigvardt, afg. Kbhvn. 7.4.  
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Danzig forv. 11.4. til Warrington.  
 s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, ank. Singapore 8.4.  
 m.s. *Leice Mærsk*, ank. Coloon 4.3.  
 s.s. *Leva Mærsk*, ank. Kbhvn. 14.3.  
 s.s. *Lica Mærsk*, afg. New York 28.3. til Key West.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Lynn 3.4.  
 s.s. *Lilleborg*, ank. Casablanca 7.4.  
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, afg. Hamborg 7.4.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Holbæk 11.3. til Buenos Aires.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Brinch, afg. Liverpool forv. 18.4. til Swansea.  
 s.s. *Maine*, Jensen, afg. Kbhvn. forv. 10.4. til Manchester.  
 s.s. *Maja*, Lise, Aarhus-Hamborg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Mouritzen, ank. Gøteborg, 8.4.  
 s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Bønes 6.4.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. London forv. 12.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Maria Toft*, afg. Las Palmas 9.4.  
 m.t. *Marie Mærsk*, afg. New York 16.3. til Tampico.  
 s.s. *Martin Carl*, Hjorth, ank. Valencia 7.4.  
 s.s. *Maryland*, Ankensen, afg. Buenos Aires 5.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Mathilde Mærsk*, ank. Liverpool 30.3.  
 m.s. *Meonia*, Frandsen, ank. Port Said 9.4.  
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Lissabon 8.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Møen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Pedersen, ank. Kbhvn. 9.4.  
 s.s. *Nevada*, Kolster, afg. Madeira 3.4. til Kbhvn.  
 m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. St. John 31.3.  
 s.s. *Nidaros*, Henriksen, Kbhvn.-Riga, Ruten.  
 m.s. *Niel Mærsk*, afg. Manilla 28.3. til Hongkong.  
 s.s. *Nordborg*, afg. Tonnay Charente 8.4.  
 s.s. *Nordhild*, Westergaard, ank. Kbhvn. 30.3.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Falk, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Danzig 9.4. til Presten.  
 s.s. *Oluf Mærsk*, afg. Charleston 27.3.  
 m.s. *Olympia*, Røder, afg. Livorno 5.4.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Horsens 25.3. til Buenos Aires.

## P

m.s. *Panama*, Rasmussene, ank. Singapore 8.4.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Antwerpen 7.4.  
 m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Peru*, Sørensen, pass. Cape of Good Hope 22.3. til Sydney.  
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. Los Angeles 25.3. til New York.

s.s. *Poul Møller*, Schröder, afg. Libau 10.4. til Danzig.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Newcastle 4.4.

## R

s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Aalborg 19.4. til Leith.  
 s.s. *Rita*, Willarsen, ank. Oslo 8.4.  
 s.s. *Rita Mærsk*, pass. Dover 1.4. p. R. t. Hartlepool.  
 s.s. *Robert Mærsk*, pass. Hanstholm 4.4. vestg.  
 s.s. *Rosenborg*, pass. Kbhvn. 5.4.  
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Kbhvn. forv. 16.4. til Nakskov.  
 s.s. *Romø*, Teilmann-Thomsen, ank. Danzig 2.4.

## S

s.s. *Saga*, Thornung, afg. Trondheim 10.4.  
 m.s. *Sally Mærsk*, afg. London 29.3.  
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Nice 7.4.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Burntisland 11.4.  
 s.s. *Seine*, afg. Reval forv. 10.4. til Riga.  
 s.s. *Sejrø*, Huusum, afg. Pescara 5.4. til Sfax.  
 m.s. *Stann*, Krarup, pass. Brugamville 6.4. p. R. t. Nagoya.  
 s.s. *Sigrun*, Huus, afg. Antwerpen forv. 11.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Bordeaux forv. 13.4. til La Pallice.  
 s.s. *Skodsborg*, afg. London 9.4.  
 s.s. *Sleipner*, afg. Kbhvn. 17.4. til Leith.  
 s.s. *Slesvig*, Hansen, afg. Constanza 6.4.  
 s.s. *Sonja Mærsk*, ank. St. John 28.3.  
 s.s. *Stadion II*, afg. Stettin forv. 13.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. New York 6.4.  
 s.s. *Stjerneborg*, afg. Portland 13.3.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Aarhus 7.4.  
 s.s. *Susan Mærsk*, pass. Barry Isl. 1.4. p. R. t. Newport.  
 s.s. *Svanhild*, Ekkoldt, afg. Garston forv. 10.4. til Antwerpen.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Swansea 7.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Aalborg 9.4. til Nørre Sundby.  
 s.s. *Sønderjylland*, Posselt, Kbhvn.-Horsens Ruten.

## T

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Danzig forv. 14.4. til København.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Lourenzo-Marques 31.3.  
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Aarhus 9.4.  
 s.s. *Tempo*, Sørensen, ank. Odense 11.4.  
 s.s. *Tennessee*, Arel, afg. Tyne 20.3.  
 s.s. *Thyra*, Jans, afg. Leith 17.4.  
 s.s. *Tiber*, Hull, afg. Kbhvn. forv. 14.4. til Gdynia.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Kbhvn. forv. 10.4. til Antwerpen.  
 m.s. *Tongking*, pass. Scilly Islands 29.3. p. R. t. Wilming-ton.  
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Fredericia 9.4. til Hammerhavn.  
 s.s. *Trondhjem*, Thomsen, afg. Kbhvn. forv. 10.4. til Vest-norge.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Cadiz forv. 10.4. til Sines.

## U

s.s. *Uffe*, Har, afg. Antwerpen forv. 13.4. til Kbhvn.  
 s.s. *United States*, Voldborg afg. New York 7.4. til Kbhvn.

## V

s.s. *Vibeke Mærsk*, pass. Kbhvn. 5.4.  
 s.s. *Viborg*, pass. Ushant 9.4.  
 m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, afg. Occan Islands 23.3.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Hülsgaard, afg. Gdynia 9.4.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Gyhrs, afg. Kbhvn. 8.4. til Buenos Aires.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Kbhvn. 9.4.

## Y

s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Jensen, Aalborg-Hamborg Ruten.

## Positionsliste for Sejlskibe 9. 4. 34

3m. M/Sk. *Albert*, Christoffersen afg. Cadiz 9.4.  
 3m. M/Sk. *Frem*, Christoffersen, ank. Cadiz 3.4.  
 3m. Sk. *Merkur*, Rasmussen, ank. Methil 4.4.  
 3m. M/Sk. *Nordstjernen*, Kristensen, afg. Douglas 6.4.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
 ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL



ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 • 12610

samt paa alle Postkontorer

**DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/s**

BEFRAGTNING, KLARERING &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

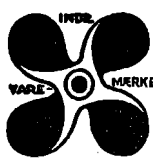
**RADIO-GAVER      BREV-GAVER**Enhver Gave-Ordre ekspederes  
samvittighedsfuldt og prompte

Forlang vore Tryksager hvis de ikke findes ombord

**GAVE-TELEGRAM A/s**

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: GAVETELEGRAM · KØBENHAVN

Brug **Holzappel's  
International**  
Skibsfarvertil INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16. Telefon 5601. København K.

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

**"MYREN"**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adr.: "Holmsild"  
Amaliegade 36**SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY**

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 &amp; 14151

Cable Address: Scandship.

**Engineers, Commission Agents  
& Ship Outfitters.**

Consult us — send us your enquiries.

Telefoner { Grimsby No. 6621  
Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

**JOHN SUTCLIFFE & SON**

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,  
Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

88, Mosley Street ... Manchester  
7, Chapel Street ... Liverpool  
Somerton Buildings,  
John Bright Street Birmingham  
229, Swan Arcade. Bradford  
"York House",  
517, St. Mary Axe, London, E. C. 3  
King's Dock . . . . . Immingham**Hamburger Stauerei Gesellschaft m. b. H.**Kontor:  
HAMBURG 11, STEINHÖFT 11.  
Telefon: 36-15-01.Telegram Adresse:  
SIEVEDORING — HAMBURG.  
Coder: Watkins, Scotts.**Største Stevedore Firma paa Pladsen**

Egen moderne FLYDEKRAN

Kontrahent til Getreideheber-Gesellschaft m. b. H.

AGENT: AKTIESELSKABET MARITIME AGENCY, KØBENHAVN, AMALIEGADE 35

**VINKE & CO.**AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM  
ANTWERPSkibsvedere, Skibsmæglere og  
BefragtningsagenterSpecialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Coder: Scotts, Watkins, Bentlevs.**A.B. VICTOR EK O.Y.**TELEGR. ADRESSE: **WASA** CODER:  
VICTOREK ALLE CODER

HOVEDKONTOR: HELSINGFORS

Skibsvedere, Spedition, Dampskibsekspedition,  
Skibsmæglere, Befragtning, Kulimport,  
Assurance, Rederi.**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.  
WASA (Finland)**Medlemmer af  
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND

Tel.-Adr. EKLOF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

**D. EKLÖF & Co.**SKIBSMÆGLERE  
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION  
YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)  
og MOLLERSVIK & HIMANGO

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Raemussen, København

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

50. Aargang.

København 11. April 1934.

Nr. 15.

---

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S.- og E.-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

---

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters 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, og de der angaar Fyr, er angivet fra Søen.*

---

## I. Østersøen.

### 733. Sverige. Gotland E.-Kyst. Ljugarn Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 14/841. Stockholm 1934.)

*Ljugarn* Fyr paa c.  $57^{\circ} 19',5$  N.  $18^{\circ} 43',0$  E. er forandret og viser nu hvidt og rødt Lys med En-Formærkelser hver  $2^s$ , Lys  $1^s$ , Mærke  $1^s$ . Synsvidde: 9 Sm for hvidt og 7 Sm for grønt Lys. Fyret lyser, som følger:

1. Hvidt i Pejl. fra  $251^{\circ}$  til  $301^{\circ}$ . 2. Rødt i Pejl. fra  $342^{\circ}$  til  $0^{\circ}$ .

Iøvrigt uforandret.

(E. f. S. Nr. 10/486 1934. Kort Nr. 268 og 269.)

### 734. Finske Bugt. Nargö N. Grund.

(Estnisk Kort Nr. 17 — 1933.)

En Grund med 18,5 m ligger paa  $59^{\circ} 43'$  ( $12''$ ) N.  $24^{\circ} 26'$  ( $55''$ ) E.

(Kort Nr. 276 og 268.)

### 735. Finland. Finske Bugt. Lovisa Skærgaard. Skarven Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 9/226. Helsingfors 1934.)

*Skarven* Fyr paa c.  $60^{\circ} 18'$  N.  $26^{\circ} 21'$  E. er atter tændt.

(E. f. S. Nr. 12/602 1934.)

### 736. Finland. Finske Bugt. Boistö. Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 9/225. Helsingfors 1934.)

Nedennævnte Fyr er atter tændt:

*Boistö* c.  $60^{\circ} 20'$  N.  $26^{\circ} 30'$  E. *Lövö. Ljusacklacken.*

(E. f. S. Nr. 12/603 1934.)

### 737. Finland. Finske Bugt. Kotka. Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 9/227. Helsingfors 1934.)

Nedennævnte Fyr er atter tændt:

*Kaunissaari* c.  $60^{\circ} 22'$  N.  $26^{\circ} 46'$  E. *Kukouri.*

(E. f. S. Nr. 12/604 1934.)

- 738. Finland. Finske Bugt. Lodsudkigsstationer genaabnet.**  
(U. f. s. Nr. 9/228. Helsingfors 1934.)  
Nedennævnte Lodsudkigsstationer er atter traadt i Virksomhed:  
*Bistö* c. 60° 20' N. 26° 30' E. *Kotka*.  
(E. f. S. Nr. 12/600 1934.)
- 739. Estland. Finske Bugt. Igosal (Ihasalu) Fyr. Oplysning om Fyr.**  
(Tysk Fyrliste 1934.)  
*Igosal* Fyr paa c. 59° 32',<sub>5</sub> N. 25° 08',<sub>8</sub> E., paa N.-Spidsen af Pynten, viser hvidt og rødt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, Blink 0,<sub>3</sub><sup>s</sup>, Mørke 2,<sub>7</sub><sup>s</sup>. Flammens Højde: 5,<sub>7</sub> m. Synsvide: 5 Sm for hvidt og 4 Sm for rødt Lys. Fyret, der er et ubevogtet Fiskerfyr, lyser, som følger:  
1. Hvidt i Pej. fra 120° til 275°. 2. Rødt i Pej. fra 275° til 120°.  
(Kort Nr. 276.)
- 740. Estland. Finske Bugt. Surop Lystønde. Oplysning om Fyrkarakter.**  
(Tysk Fyrliste 1934.)  
*Surop* Lystønde paa c. 59° 29',<sub>2</sub> N. 24° 20',<sub>4</sub> E. viser hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, Blink 0,<sub>4</sub><sup>s</sup>, Mørke 2,<sub>6</sub><sup>s</sup>.  
(Kort Nr. 276.)
- 741. Tyskland. Rügen W.-Kyst. Stralsund Farvand. Gellenstrom. Tilsanding.**  
(N. f. S. Nr. 14/1139. Berlin 1934.)  
En Tilsanding med mindste Dybde af 3,<sub>5</sub> m, og som strækker sig udover Løbets Midtlinie (*Barhöft* Ledefyr), har dannet sig paa Løbets W.-Side mellem Tønderne Q og R. c. 54° 27' N. 13° 04' E.  
(Kort Nr. 291.)
- II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**
- 742. Danmark. Sundet. Hellerup Lystbaadehavn. Sømærker atter udlagt.**  
Stagerne med Koste, der afmærker Sejlløbet til *Hellerup* Lystbaadehavn, er atter udlagt paa Plads. c. 55° 43',<sub>9</sub> N. 12° 35',<sub>2</sub> E.  
(E. f. S. Nr. 46/2615 1933.)
- 743. Sverige. Sundet. Indløbet til Malmö. Taagesignal oprettet. Afmærkning forandret.**  
(U. f. s. Nr. 14/849. Stockholm 1934.)  
Nedennævnte Forandringer er traadt i Kraft:  
1. Paa Fyret *Malmö vågbrytarebank* paa c. 55° 37',<sub>5</sub> N. 12° 58',<sub>7</sub> E. er anbragt en Taagesirene, der giver To-Stød hver 20<sup>s</sup>, Stød 3<sup>s</sup>, Pause 2<sup>s</sup>, Stød 3<sup>s</sup>, Pause 12<sup>s</sup>.  
2. Følgende Tønder er inddraget: Lystønden *Malmö ränna yttre* paa c. 55° 37',<sub>7</sub> N. 12° 59',<sub>0</sub> E. og Klokketønden *Malmö klockboj* paa c. 55° 37',<sub>7</sub> N. 12° 58',<sub>9</sub> E.  
3. En automatisk Lys- og Klokketønde *Malmö ränna yttre*, der viser hvidt Et-Blink hver 2<sup>s</sup>, og som giver Et-Slag hver 12<sup>s</sup>, er udlagt paa c. 55° 37',<sub>7</sub> N. 12° 59',<sub>0</sub> E.  
(E. f. S. Nr. 3/131 1934. Kort Nr. 249, 210 og 278. Danske Lods, Side 287.)
- 744. Sverige. Sundet. Malmö. Afmærkning forandret.**  
(U. f. s. Nr. 14/850. Stockholm 1934.)  
Nedennævnte Forandringer er foretaget i Afmærkningen ved Indløbet til *Malmö frihamn*:  
1. Lystønden *M.almö frihamn Nr. 1* er flyttet c. 100 m N. efter til c. 55° 37',<sub>2</sub> N. 12° 59',<sub>6</sub> E., c. 430 m 346° fra *Malmö yttre, västra* Fyr paa c. 55° 37',<sub>0</sub> N. 12° 59',<sub>7</sub> E., og udlagt ved 9,<sub>25</sub> m Rendens E.-lige (N.-lige) Side; samtidig er Tønden malet rød.  
2. Den tredje Stage med Kost fra Lystønden *Malmö ränna inre* ind imod Frihavnens, c. 500 m 340° fra det i (1) nævnte Fyr, er inddraget.  
3. Den sorte Tønde c. 40 m ESE. for den i (1) nævnte Lystønde er inddraget.  
4. De 2 Stager med Kost imellem den i (1) nævnte Lystøndes nye Plads og Fyret *Malmö frihamn Nr. 4* paa W.-Enden af Frihavnens N.-lige Pier er udlagt i 7,<sub>25</sub> m Vand.  
(E. f. S. Nr. 10/493 1934. Kort Nr. 249, 210 og 278. Danske Lods, Side 287.)

745. (P). Danmark. Smaalandsfarvandet. Storstrømsbroen. Midlertidig Gennemsejlingsaabning etableres.  
Angaaende den midlertidige Gennemsejlingsaabning, der omkring den 1. Maj d. A. vil blive etableret i den under Bygning værende *Storstrømsbro*, henvises til E. f. S. Nr. 14/711 1934. c. 54° 58' N. 11° 53' E.  
(E. f. S. Nr. 14/711 1934.)
746. Danmark. Store-Bælt. Langelandsbæltet. Snøde Rev SE. Vrag uskadeliggjort. Vragafmærkning inddraget.  
Vraget af Motorskonnert *Polarna*, der ligger sunket i 24 m Vand paa 55° 03' (12") N. 10° 59' (34") E., SE. for *Snøde Re.* og c. 2,4 Sm fra Land, er uskadeliggjort saaledes, at mindste Dybde over Vraget er 17,0 m. Vragafmærkningen er inddraget.  
(E. f. S. Nr. 43/2500 1933. Kort Nr. 221, 299, 279 og 280.)
747. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Højestene Løb. Ny Sømærker udlagt.  
Nedennævnte nye Sømærker er udlagt ved *Højestene* gravede Rende:  
Ved NW.-Siden af Renden:  
En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa 54° 59' (30") N. 10° 29' (47") E.  
En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa 54° 58' (24") N. 10° 28' (13") E.  
Ved SE.-Siden af Renden:  
En hvid Stage med Halmvisk paa 54° 59' (17") N. 10° 29' (33") E.  
En hvid Stage med Halmvisk paa 54° 59' (02") N. 10° 29' (12") E.  
(Kort Nr. 297, 282, 241 og 298. Danske Lods, Side 557. Søm.-Fort. Side 84, Nr. 5 og 8.)
748. (T). Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser.  
Lørdag den 28. April d. A. afholdes Skarpskydningsøvelser fra en Skydeplads ved *Arnkilsøre* (c. 54° 58',<sub>6</sub> N. 9° 45',<sub>9</sub> E.).  
Skydefeltet ligger indenfor en Linie, der i W. begrænses af *Snogbæk Hage*, og en Linie, som i E. begrænses af *Stevning Næs'* NW.-lige Hjørne.  
Een Time før Skydningens Begyndelse og til dens Slutning hejses 1 Flag henholdsvis paa *Arnkilsøre* W.-lige og E.-lige Side.  
Umiddelbart før en Skydnings Begyndelse og som Tegn paa, at *Farvandet er spærret*, hejses samme Steder, som foran anført, en Ballon.  
Efter hver Skydnings Afslutning eller Standsning nedhales Ballonerne som Tegn paa, at *Farvandet er frit*.  
(Danske Lods, Side 376.)  
(Se Tillæg.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

749. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Advarsel. Puller.  
I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen* 4,5 m, i *Svanholm Fyrlinie*: 4,2 m, i *Sælhundeholm Løb*: 4,1 m, i *Gaaseholm Løb*: 2,1 m, i *Svanholm Løb*: 1,5 m og i *Kebberø Løb*: 3,0 m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn Havn* 4,5 m Dybde over *Havrevlen* og 4,2 m i *Svanholm Fyrlinie* og 4,1 m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.  
Uden for Fyrlinierne findes mere Vand, men det anbefales Skibe med et større Dybgaende end 4,5 m, der under de nuværende Dybdeforhold søger *Tyborøn Havn*, at benytte Lods.  
En Palle med 3,7 m Vand ligger paa 56° 43' (07") N. 8° 13' (08") E.  
En Palle med 3,8 m Vand ligger paa 56° 42' (58") N. 8° 13' (23") E.  
(E. f. S. Nr. 10/497 1934. Kort Nr. 259.)
750. (T). Sverige. Skagerrak. Väderöarna NW. Sømærke forsvundet.  
(U. f. s. Nr. 14/852. Stockholm 1934.)  
Stagen med Ballon paa c. 59° 36',<sub>8</sub> N. 10° 59',<sub>8</sub> E., ved N. Siden af 4,2 m Grunden *Kilen* og 4,36 Sm 344½<sup>2</sup> fra *Väderöbod Fyr*, er forsvundet. Et nyt Sømærke vil blive udlagt, saasnt Omstændighederne tillader det.  
(Se Tillæg.)



## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

751. (T). Danmark. Horns Rev Fyrskib. Undervandssignal atter i Virksomhed.  
Undervandssignalet i *Horns Rev* Fyrskib paa c. 55° 34' N. 7° 20' E., der midlertidig har været ude af Virksomhed, er nu atter i Funktion, dog indtil videre saaledes, at det udsendes uden Forbindelse med Radiofyret og derfor ikke vil kunne benyttes til Afstandsbedømmelse i Forbindelse med dette. — Undervandssignalet afgives med Membranhydrofon, Tønefrekvens: 1050 c/s. Signalet er: Bogstaverne OR hver 1<sup>m</sup>.  
(E. f. S. Nr. 31/1883 og 39/2283 1933. Kort Nr. 245, 255 og 264. Danske Lods, Side 96. Fyr-Fort. Side 233.)
752. (T). Holland. Zeegat van Terschelling. Drivende Vrag.  
(B. a. Z. Nr. 77/787. 's-Gravenhage 1934.)  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 14/714 1934 meddeles, at det deri omtalte drivende Vrag i Nærheden af *Terschellingerbank* Fyrskib den 6. April d. A. er observeret paa c. 53° 29',5 N. 4° 41' E.  
(E. f. S. Nr. 14/714 1934).

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

753. (P). England W.-Kyst. Godrevy Fyr. Bifyr og Taagesignal nedlægges.  
(N. t. M. Nr. 7. Trinity House, London 1934.)  
Omkring den 7. August d. A. nedlægges det røde, faste Bifyr ved *Godrevy* Fyr paa 50° 14' 30" N. 5° 23' 57" W. og i Stedet for indlægges i Hovedfyret, der viser hvidt Et Blink hver 10<sup>s</sup>, en rød Lysvinkel over *The Stones*. Fyret, der bliver ubevogtet, vil komme til at lyse, som følger:  
1. Hvidt i Pej. fra c. 22° til 107°. 3. Hvidt i Pej. fra 145° til c. 272°.  
2. Rødt i — — 107° - 145°.  
Fyrets Lysevne for hvidt Lys vil gradvis blive formindsket fra Begyndelsen af Juli d. A.  
Samtidig nedlægges Taagesignalet med Klokke.
754. Orkney Øerne. Scapa Flow. Cava Island. Oplysning om Fyr.  
(N. t. M. Nr. 471. London 1934.)  
Fyret paa N.-Spidsen af *Calf of Cava* paa c. 58° 53' N. 3° 11' W. viser hvidt og rødt, fast Lys, som følger:  
1. Hvidt i Pej. fra 351° til 113°. 4. Rødt i Pej. fra 251° til 271°.  
2. Rødt i — - 113° - 143°. 5. Hvidt i — - 271° - 298°.  
3. Hvidt i — - 143° - 251°.  
Flammens Højde: 12 m. Synsvidde: 11 Sm.  
(Kort Nr. 263.)

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

755. Færøerne. Myggenæs Radiofy. Oplysning om Radiofy.  
*Myggenæs* Radiofy paa c. 62° 06' N. 7° 40' W. er nu bragt i Overensstemmelse med Følgeblad til E. f. S. Nr. 1 — 1934.  
(Fyr-Fort. Side 241.)
756. Frankrig. Pointe de Créach Meur SSW. Skær.  
(A. a. N. Nr. 11/436. Paris 1934 og N. f. S. Nr. 12/982. Berlin 1934.)  
Et Skær med 11 m Vand er fundet paa 48° 19' 04" N. 4° 43' 07" W.

**757. Frankrig. La Pallice. Oplysning om Taagesignal.**

(A. a. N. Nr. 13/532. Paris 1934.)

Taagesignalet med Nautofon fra Fyret paa Hovedet af N.-Molen paa c.  $46^{\circ} 09',6$  N.  $1^{\circ} 13',6$  W. fungerer nu normalt. Signalet er To-Stød hver  $30^s$ , Stød  $3^s$ , Pause  $6^s$ , Stød  $3^s$ , Pause  $18^s$ .

(E. f. S. Nr. 41/2016 1930.)

**758. Frankrig. Pertuis d'Antioche. Vrag.**

(A. a. N. Nr. 13/537. Paris 1934.)

Vraget af et mindre Skib, hvorfra Masten rager over Vandet, ligger sunket paa c.  $46^{\circ} 04' N$ .  $1^{\circ} 12' W$ .,  $3,5$  Sm  $348^{\circ}$  fra *Île d'Aix* Fyr.

**759. Afrika W.-Kyst. Hughes Point. Yoki Baake opført.**

(N. t. M. Nr. 508. London 1934.)

Paa  $5^{\circ} 26' 37'' N$ .  $5^{\circ} 14' 44'' E$ . er opført en Baake, der benævnes *Yoki Baake*.

**760. Afrika W.-Kyst. Loanda Island. Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 466. London 1934.)

*Loanda Island* Fyr paa c.  $8^{\circ} 46' S$ .  $13^{\circ} 15' E$ . er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver  $3^s$ . Den tidligere røde Lysvinkel er bortfaldet. Flammens Højde: 8 m. Sort Tremmeværksbaake med hvide Bælter.

(E. f. S. Nr. 3/148 1934.)

**761. Kap Verds Øer. Maio (Mayo). Rocky Point (Ponta do Morrinho) S. Oplysning om Ankerplads.**

(N. f. S. Nr. 13/1092. Berlin 1934.)

Ankerpladsen umiddelbart S. for *Rocky Point* blev med Vind og Sø fra NNE. anduvet med Kurs  $102^{\circ}$  paa *Monte Penoso*. Bjerget var let at skelne. Der ankredes i 10 m Vand  $0,4$  Sm  $188^{\circ}$  fra *Rocky Point*. Det viste sig, at den udenfor mødte NNE.-lige Sø her i Bugten kom fra Retningen NNW., og at Ankerpladsen ikke afgav det Læ, som man efter Kystens Form skulde vente. Ved Lodning fandtes, at Dybden til den i Midten liggende Grund og til Land aftog temmelig regelmæssigt. Der loddedes endnu 10 m indtil en Afstand af 400 m fra *Rocky Point*.

c.  $15^{\circ} 14' N$ .  $23^{\circ} 15' W$ .**762. Kap Verds Øer. Porto de São Thiago. Oplysning om Ankerplads.**

(N. f. S. Nr. 13/1093. Berlin 1934.)

Ved Anduvning af Havnen saavel N. fra som S. fra skal man tage sig i Agt for de talrige Banker, der ligger i Nærheden af Kysten, samt for Strømmen, som ved NE.-Vind sætter ind mod Kysten.

Indsejlingen i den lille Bugt maa ske med største Forsigtighed. Det anbefales at holde ind med Kurs  $225^{\circ}$  paa den spidse Bjergkegle, der hæver sig SSW. for den lille By. Denne Kurs fører c. 350 m fri af *Ponta da Pedra Badejo*. Man ankrer i 18 m Vand 350 m  $112^{\circ}$  fra *Ponta da Pedra Badejo*. Ved Søgang fra NNE. er det besværligt og heller ikke sikkert at ligge til Ankers.

c.  $15^{\circ} 07' N$ .  $23^{\circ} 33' W$ .**763. Newfoundland E.-Kyst. Bonavista Bugt. Little Denier Island Fyr. Synsvidde forøget.**

(N. f. S. Nr. 14/1177. Berlin 1934.)

*Little Denier Island* Fyr paa c.  $48^{\circ} 41' N$ .  $53^{\circ} 35' W$ . har nu en Synsvidde paa 15 Sm.

**764. Newfoundland E.-Kyst. Catalina Havn. Port Union. Fyr nedlagt.**

(N. f. S. Nr. 14/1178. Berlin 1934.)

Det røde, faste Fyr paa c.  $48^{\circ} 30',1 N$ .  $53^{\circ} 04',5 W$ ., paa Hovedet af Jernbaneanpieren, er permanent nedlagt.

765. **Newfoundland NW.-Kyst. Flower Cove. Fyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 481. London 1934.)  
Paa  $51^{\circ} 17'$  ( $30''$ ) N.  $56^{\circ} 44'$  ( $30''$ ) W.,  $0,1$  Sm  $163^{\circ}$  fra Observationsstedet paa *Capstan Point*, er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $3^s$ . Hvid, firkantet Fyrbaake med rødt Lanternehus.
766. **Saint Pierre og Miquelon Øerne. Oplysning om Havn.**  
(N. f. S. Nr. 14/1179. Berlin 1934.)  
Havnen er udvidet og uddybet, saaledes at et Skib med et Dybgaaende af  $5,12$  m og en Længde af 91 m med Lethed kan fortøje ved den nye Toldkaj (*Amiral Gauchet Kaj*).  
Et Par Timer efter Lavvande kan Havnen anløbes af Skibe med et Dybgaaende af  $5,7$  m. Saadanne Skibe, med en Længde af indtil 100 m, kan fortøje ved Liggeplads 10. c.  $46^{\circ} 46'$  N.  $56^{\circ} 10'$  W.
767. (T). **Nova Scotia. Baccaro Point. Fyr midlertidig forandret.**  
(N. t. M. Nr. 480. London 1934.)  
*Baccaro Point* Fyr paa c.  $43^{\circ} 27'$  N.  $65^{\circ} 28'$  W. viser for Tiden hvidt, fast Lys.
768. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Cape Cod Bugt. Cape Cod Canal Anduvning. Lys- og Klokketønde forandret.**  
(N. t. M. Nr. 12/664. Washington 1934.)  
Lys- og Klokketønden *Cape Cod Canal Approach* paa  $41^{\circ} 49'$  ( $00''$ ) N.  $70^{\circ} 27'$  ( $40''$ ) W. er forandret til at vise Grupper af korte-lange, hvide Blink hver  $8,5^s$  (7 Grupper i  $1^m$ ).
769. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Virginia. York Floden Anduvning. York Spit. Tønde ombyttet med Fyr.**  
(N. t. M. Nr. 515. London 1934.)  
Tønden paa c.  $37^{\circ} 16'$  N.  $76^{\circ} 20'$  W., 3 Sm  $57\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Tue Marshes* Fyr, er inddraget og erstattet med et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $3^s$ . Flammens Højde:  $7,6$  m. Et sort Taarn.

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

770. **Venezuela. Puerto Cabello Anduvning. Grund.**  
(N. t. M. Nr. 11/611. Washington 1934.)  
En Grund med 10 m Vand er fundet paa  $10^{\circ} 32'$  ( $30''$ ) N.  $67^{\circ} 59'$  ( $30''$ ) W., 3 Sm  $19^{\circ}$  fra *Puerto Cabello* hvide, faste Fyr med Gruppe-Blink.
771. **Bahama Øerne. Little Bahama Bank. Great Abaco Island. Abaco Fyr forandret.**  
(N. f. S. Nr. 14/1192. Berlin 1934.)  
*Abaco* Fyr paa c.  $25^{\circ} 51',5$  N.  $77^{\circ} 11',1$  W. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver  $10^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $9,7^s$ . Synsvidde: 18 Sm.
772. **Haiti. Cape Dame Marie. Fyrs Synsvidde forøget.**  
(N. t. M. Nr. 514. London 1934.)  
*Cape Dame Marie* Fyrs Synsvidde er forøget til 14 Sm. c.  $18^{\circ} 38'$  N.  $74^{\circ} 26'$  W.
773. **Santo Domingo. Santo Domingo Havn. San José Fort. Fyrs Synsvidde formindsket.**  
(N. t. M. Nr. 514. London 1934.)  
*San José Fort* Fyrs Synsvidde er formindsket til 10 Sm. c.  $18^{\circ} 28'$  N.  $69^{\circ} 53'$  W.
774. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Catalina Island. Oplysning om Fyr.**  
(N. t. M. Nr. 11/623. Washington 1934.)  
*Catalina Island East End* Fyr paa  $33^{\circ} 18'$  ( $09''$ ) N.  $118^{\circ} 19'$  ( $00''$ ) W. er synligt i Pejlinger fra  $252\frac{1}{2}^{\circ}$  til  $68^{\circ}$ .  
(E. f. S. Nr. 12/635 1934.)

775. (P). Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Santa Cruz Island. Gull Island. Fyr tændes.  
(N. t. M. Nr. 11/624. Washington 1934.)  
Omkring den 15. April d. A. tændes paa *Gull Island* paa  $33^{\circ} 57' (00'') N.$   $119^{\circ} 49' (30'') W.$  et Fyr, der skal vise hvidt Et-Blink hver  $20^s$ , Blink  $2^s$ , Mørke  $18^s$ . Flammens Højde: 37 m. Fyret vil blive synligt i Pejlinger fra  $265^{\circ}$  til  $128^{\circ}$ .

### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

776. Italien E.-Kyst. Porto di Lido. Taagesignal oprettet.  
(A. a. N. Nr. 53/103. Genua 1934 og N. f. S. Nr. 13/1080. Berlin 1934.)  
Ved det røde Blinkfyr paa c.  $45^{\circ} 25',_6 N.$   $12^{\circ} 24',_9 E.$ , 1829 m  $110^{\circ}$  fra *San Nicolò del Lido* Semafor, er opstillet en Nautofon, der under Taage giver To-Stød hver  $20^s$ , Stød  $1^s$ , Pause  $4^s$ , Stød  $1^s$ , Pause  $14^s$ . Hørevidde: c. 2500 m.
777. Grækenland. Kap Kokkino. Fyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 506. London 1934.)  
Paa  $37^{\circ} 25' 12'' N.$   $23^{\circ} 06' 55'' E.$  er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $3^s$ . Flammens Højde:  $5,2$  m. Synsvidde: 7 Sm. Fyret er delvis formørket af en Høj i Nærheden og er ikke synligt S. for Pejling  $59^{\circ}$ .
778. (T). Grækenland. Saloniki Bugt. Vespasian Grund. Lystønde forsvundet.  
(N. t. M. Nr. 489. London 1934.)  
Den sorte Lystønde med grønt Et-Blink paa c.  $40^{\circ} 30' N.$   $22^{\circ} 49' E.$ , ved *Vespasian Grund*, er forsvundet.
779. (T). Marmarahavet. Bosphorus Anduvning. Seraglio Bank. Tønde forsvundet.  
(N. t. M. Nr. 465. London 1934.)  
Den røde Kugletønde, der afmærkede Vraget paa c.  $40^{\circ} 59' N.$   $28^{\circ} 59' E.$ , er forsvundet.
780. Rumænien. Sorte Hav. Kap Kaliakra Fyr forandret.  
(Meddelelse fra Udenrigsministeriet.)  
*Kap Kaliakra* Fyr paa c.  $43^{\circ} 21' N.$   $28^{\circ} 30' E.$  er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver  $5^s$ , Blink  $0,7^s$ , Mørke  $4,3^s$ . Iøvrigt uforandret.
781. Rumænien. Sorte Hav. Constantsa (Kustenjeh). Taagesignal oprettet.  
(A. a. N. Nr. 60/119. Genua 1934.)  
I Fyret paa Hovedet af den E-lige Bølgebryder paa c.  $44^{\circ} 10' N.$   $28^{\circ} 41' E.$  er oprettet et Taagesignal med Sirene. Signalet er Fire-Stød hver c.  $2^m$ .  
(E. f. S. Nr. 43/2489 1933.)
782. Sorte Hav. Perekop Bugt. Sofievka (Sofievski). Fyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 507. London 1934.)  
E. f. S. Nr. 12/638 1934 annulleres og erstattes med:  
Paa c.  $46^{\circ} 04' N.$   $32^{\circ} 32' E.$ , tæt SE. for Kystvagtstationen beliggende c.  $1\frac{3}{4}$  Sm. SW. for *Sofievka*, er tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $10^s$ . Fyrbaake.
783. (P). Egypten. Alexandria. Fyr forandres.  
(A. a. N. Nr. 52/101. Genua 1934.)  
I Løbet af den nærmeste Tid forandres Fyret paa c.  $31^{\circ} 10' N.$   $29^{\circ} 48' E.$ , ved S.-Siden af Indløbet til *Great Pass* til at vise hvidt Et-Blink hver  $1^s$ .
784. Tunis. Kap Bon NE. Tønder forsvundet.  
(N. t. M. Nr. 505. London 1934.)  
Tønderne, der var udlagt som Afmærkning for Vraget, som ligger sukket paa c.  $37^{\circ} 13' N.$   $11^{\circ} 10' E.$ ,  $10,5$  Sm  $31^{\circ}$  fra Kap *Bon* Fyr, er forsvundet. Vraget er ikke farligt for Sejladsen.  
(E. f. S. Nr. 8/432 1934.)

785. (T). Tunis. Banc des Kerkenah. Lystønde midlertidig forandret.  
(A. a. N. Nr. 12/479. Paris 1934.)  
Lystønden *Bouée Sud du canal des Kerkenah* paa c. 34° 47' N. 10° 58' E. viser for Tiden rødt, fast Lys.

### IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

786. Persiske Bugt. Arzanah. Oplysning om Dybde.  
(N. t. M. Nr. 490. London 1934.)  
1. En Dybde paa 5,5 m er fundet 3 Sm 176° fra S.-Spidsen af *Arzanah Island*.  
2. En Dybde paa 8,2 m er fundet 10 Sm 116° fra S.-Spidsen af *Arzanah Island*.  
*Arzanah Island*: c. 24° 46' N. 52° 35' E.
787. Persiske Bugt. Karnain. Oplysning om Dybde.  
(N. t. M. Nr. 490. London 1934.)  
En Dybde paa 5,5 m er fundet paa c. 24° 54' N. 52° 52' E., 1,75 Sm 177° fra S.-Spidsen af *Karnain Island*.
788. Bengalske Bugt. South Patches Fyrskib forandret.  
(N. t. M. Nr. 477. London 1934.)  
*South Patches* Fyrskib er ombyttet med et nyt rødmalet Fyrskib med Fyrtaarn og een Mast med Kugle paa Toppen. Fyrkarakteren er hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10<sup>s</sup>. Flammens Højde: 13,7 m. Synsvidde: 12 Sm. Taagesignal afgives med Diafon, Et-Stød hver 20<sup>s</sup>. Fyrskibet er samtidig flyttet c. 1/2 Sm E. efter og ligger nu paa 21° 26' 00" N. 91° 39' 00" E.

### X. Asiens E.-Kyst med Japan.

789. Sunda Øerne. Java. Cheribon Red. Jaga Pekik. Fyr flyttet.  
(N. t. M. Nr. 438. London 1934.)  
*Jaga Pekik* Fyr er flyttet c. 0,33 Sm i Retningen 323° og ligger nu paa c. 6° 40' S. 108° 33' E., 1,85 Sm 357° fra *Tangkil Residency* Flagstang. Flammens Højde: 7,6 m.
790. Siam Bugt. Malacca Halvøen. Langsuen Anduvning. Afmærkning forandret.  
(N. t. M. Nr. III/41. Bangkok 1934.)  
Den sorte og hvide, lodret sribede Kugletønde med Topbetegnelse paa 9° 52' 40" N. 99° 13' 15" E. er ombyttet med en sort og hvid, vandret sribet Stumptønde med Topbetegnelse.
791. Kina. Kwantung Halvø. Dairen Wan Anduvning. Taagesignal forandret.  
(N. t. M. Nr. 491. London 1934.)  
Taagesignalet, 2 Stød hver 25<sup>s</sup>, ved *San Shan Tan* Fyr paa c. 38° 52' N. 121° 49' E., afgives nu af to Sirener, der henholdsvis vender i Retningerne 104° og 174°. Sirenerne lyder skiftevis, saaledes at man hører et stærkt og et svagt Stød, eller omvendt, i Henhold til Skibets Plads.
792. Japan. Hokkaido (Hokushu) W.-Kyst. Iwanai. Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 447. London 1934.)  
Fyret paa Hovedet af den W.-lige Bølgebryder paa c. 42° 59' N. 140° 31' E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>. Synsvidde: 11 Sm.
793. Japan. Honshu NW.-Kyst. Noto Halvø. Hagui Gawa. Fyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 478. London 1934.)  
Ved S.-Siden af Indløbet til *Hagui Gawa* er paa 36° 54' 15" N. 136° 45' 23" E. tændt et Fyr, der viser hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 25 m. Synsvidde: 10 Sm. Fyrmast. Fyret er ubevogtet.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

### 794. Danmark. Sundet. Gilleleje. Havnereglement.

Under den 27. Marts d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt et nyt Reglement for Ordenens Overholdelse i *Gilleleje* Havn (c. 56° 07',<sup>7</sup> N. 12° 18',<sup>9</sup> E.) i Overensstemmelse med „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) *danske Havne* (Broer)“.

For Sejladsen inden for Havnen Omraade gælder „Særlige Regler for Sejlads i indre *dansk* Farvand“ af 29. Juli 1927.

Det til Havnen hørende Sømraade er begrænset af Havnens Ydermoler samt af en ret Linie mellem Yderenderne af disse Moler.

Havnen bestaar af 2 Bassiner, nemlig: Yderhavnen og Inderhavnen.

Dette Reglement træder i Kraft den 1. Maj 1934.

(Havnelods, Side 61.)

### 795. Danmark. Lille-Bælt. Haderslev Havn. Havnereglement.

Under den 27. Marts d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt et nyt Reglement for Ordenens Overholdelse i *Haderslev* Havn (c. 55° 15',<sup>0</sup> N. 9° 30',<sup>3</sup> E.) i Overensstemmelse med „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) *danske Havne* (Broer)“, med følgende Tilføjelse:

„Ingen maa beskadige eller fjerne Faskingærder, Rørbevoksninger eller anden Bredbeskyttelse langs de Havnevæsenet tilhørende Fjordbredder inden for Havnens Omraade“.

For Sejladsen inden for Havnens Omraade gælder „Særlige Regler for Sejlads i indre *dansk* Farvand“ af 29. Juli 1927 med følgende Tilføjelse:

„Maksimalfarten i Havnen maa ikke overstige 6 Knob“.

Det til Havnen hørende Sømraade er begrænset af:

Mod V e s t : Hertug Hans' Bro.

Mod Ø s t : En ret Linie i Retning N.—S. c. 75 m E. for den E.-lige Ende af Havnekajen.

Mod N o r d og S y d : Af Fjordbredderne eller de langs disse opførte Indfatninger.

Havnen bestaar af det mellem de ovenfor nævnte Grænselinier dannede Bassin.

Dette Reglement træder i Kraft den 1. Maj 1934.

(Havnelods, Side 70.)

### 796. Rusland. Sorte Hav. Havne, der maa anløbes af udenlandske Skibe.

(N. f. S. Nr. 13/1118. Berlin 1934.)

- |                       |                          |                     |
|-----------------------|--------------------------|---------------------|
| 1. <i>Odessa</i> .    | 6. <i>Sevastopol</i> .   |                     |
| 2. <i>Nikolajev</i> . | 7. <i>Jalta</i> .        | 11. <i>Trupse</i> . |
| 3. <i>Cherson</i> .   | 8. <i>Feodosia</i> .     | 12. <i>Suchum</i> . |
| 4. <i>Eupatoria</i> . | 9. <i>Kertsch</i> .      | 13. <i>Poti</i> .   |
| 5. <i>Horli</i> .     | 10. <i>Novorossisk</i> . | 14. <i>Batum</i> .  |

### 797. Sibirien. Havne, der maa anløbes af udenlandske Skibe.

(N. f. S. Nr. 13/1118. Berlin 1934.)

E. f. S. Nr. 50/2898 1933 annulleres og erstattes med:

- |   |   |
|---|---|
| 1. <i>Vladivostok</i> .                         | 6. <i>Ochotsk</i> .                         |
| 2. <i>Tetjuche</i> Bugt.                        | 7. <i>Ust Kamschatsk</i> .                  |
| 3. <i>Grossevitjscha</i> Bugt.                  | 8. <i>Ust Bolscheretzsk</i> .               |
| 4. <i>Nikolajevsk</i> v. <i>Amur</i> .          | 9. <i>Alexandrovsk</i> p. <i>Sakhalin</i> . |
| 5. <i>Petropavlovsk</i> p. <i>Kamtschatka</i> . | 10. <i>Ocha</i> Bugt p. <i>Sakhalin</i> .   |

(Se Tillæg.)

## Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korta eller  
Bogs Nr.

*England:*

- N 999 Gulf of Siam. — Menam Chao Bhaya from the bar to Bangkok.  
R 975 Gulf of Mexico. — Approaches to Sabine pass.

- R 3463 Philippine Islands. — Dumankilas bay.  
 † 999 Gulf of Siam. — Menam Chau Fya or Bangkok river.  
 † 3592 Bangkok harbour.  
 T Supplement No. 6 to Baltic Pilot, Vol. I.  
 T Supplement No. 5 Australia Pilot, Vol. IV.  
*Tyskland:*  
 R D. 210 Deutsche Küste, Die Eider von Tönning bis Rendsburg.

---

## Tillæg.

### II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

798. (T.) Danmark. Sundet. Taarbæk Rev Lys- og Klokketønde. Klokke i Uorden.  
 Det automatiske Klokkesignal paa *Taarbæk Rev Lys- og Klokketønde* paa c. 55° 47' N. 12° 40' E. er for Tiden ude af Virksomhed. Det vil blive bragt i Orden, saasnart Omstændighederne tillader det.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

799. Danmark. Kattegat. Østre-Flak Fyrskib. Radiofyr atter i Orden.  
 Radiofyret *Østre-Flak* paa c. 56° 58' N. 10° 54' E. er atter i Orden.  
 (E. f. S. Nr. 14/730 1934.)
800. (T.) Danmark. Limfjorden. Hals Klokketønde drevet fra Station.  
 Klokketønden *Hals* paa c. 56° 58' N. 10° 23' E. er drevet fra sin Station og strandet c. 900 m N. for Fjorden. Klokketønden vil blive genudlagt, saasnart Omstændighederne tillader det.

### XI. Bekendtgørelser m. m.

801. Danmark. Danmarks Skibsliste 1934.  
 Danmarks Skibsliste 1934, den officielle Fortegnelse over *danske* Krigs- og Handelskibe med Kendingssignaler, er udkommet.  
 Forhandles fra Søkort-Arkivet. Pris: Kr. 7,00.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

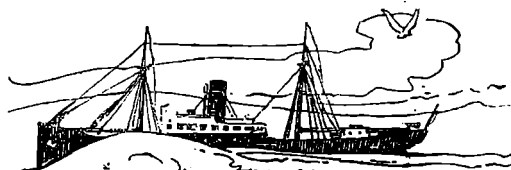
STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

4 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10—3000 H.K. PR. CYLINDER



### FUEL & DIESEL OIL

BUNKERSTATION I  
FRIHAVNEN

Kapacitet: 450 Tons pr. Time.

St. Annæ Plads 5.

København K.

TELEFON: 5455 — TELEGRAM-ADR.: UNITEDOIL



DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI



AKTIESELSKABET

## MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450

Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K



REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTRER

### BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN



KONTRAHENTER FOR  
STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

## Owners' &

## Captains' Code

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by

Nautical Publishing Co.

35, Amaliegade, Copenhagen.



TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3500 Tons Ladeevne.  
» 2. » » » » 1000 » »**IVER C. WEILBACH & CO**  
SØLVER & SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Telegr.:

Grundlagt 1744

Compasweilbach



Specialforretning: Kompasser &amp; Nautiske Instrumenter

**Hellerup Kulimport A/s**

TUBORG HAVN

Telefon Hellerup 20 — 803 og 660

IMPORT AF

Kul ▲ Koks ▲ Cinders  
Briketter ▲ Brænde**SEJL · FLAG  
OG PRESSENNINGER****H. HALMØE**

CORT ADELERSGADE 8. KØBENHAVN

TELEFON: BYEN 6762 &amp; 4326

AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

**Assuranceforeningen Skuld**

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12,267 · 12,432 & 12,732 · TELGR.-ADR.: »SKULDe  
STIFTET 1897

GARANTI OG RESERVEFOND

CA. 1.600.000 KR.



Overtager: 1) Ansvarsforsikring (derunder overskydende Kollisionsansvar) for Damp-, Motor- og Sejlskibe · 2) Forsikring af Hyreansvar i Sygdoms- eller Forlistilfælde · 3) Forsikring af Ansvar for Besætningens Effekter i Forlistilfælde · 4) Strikeforsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund af Strike eller Lockout.

**SEND DERES GAVE  
PR. TELEGRAM**Enhver Ordre, Telegram eller Brev-Gave,  
kan indtelefoneres til vort Kontor.

CENTRAL 13578

**GAVE-TELEGRAM A/s**prompte og samvittighedsfuld Betjening  
AMALIEGADE 33 K.**SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY**

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 &amp; 14151

Cable Address: Scandship.

**Engineers, Commission Agents  
& Ship Outfitters.**

Consult us — send us your enquiries.

**Jørgen A. Rasmussen, Copenhagen K.**

Telegrams: Jorgaras

33, Amaliegade

World-wide supplies of

Bunker Coals, Fuel &amp; Diesel Oil, Stevedoring, Towage, Docking &amp; Shiprepairs, Insurance, Ships' Supplies

**SCANDINAVIAN COAL BUYERS****IN A NUTSHELL**GUIDE TO SCANDINAVIAN COAL IMPORTERS,  
COAL AGENTS AND SHIPOWNERS

Price, 10/-, post free.

SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE

(The International Weekly)

33, Amaliegade

Copenhagen, Denmark

**FOREIGN BUNKERING**

TOWAGE

STEVEDORING

PROVISION-

AGENTS

**DANISH MARITIME SERVICE**TELEGRAMS:  
"AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

**COPENHAGEN**

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 16

FREDAG 20. APRIL 1934

41. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1934

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleum A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers  
Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegrafskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phønix, Esbjerg  
Rhederi M. Jepsen, A/S, Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland.  
A/S Vestjysk Dampskibsselskab  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugsererselskaber

## FRA UGE TIL UGE

Af Axel Gerfalk.

### ULOVLIG STRIKE ENDT

Officielt er Sømands- og Fyrbøderstrejken ikke endt, mens disse Linier skrives. Men Strejken er død og magtesløs, og dens samvittighedsløse Anstiftere har kun bragt Ulykke over de Mennesker, som de tvang ud i Strejken. Ogsaa de kommunistiske Forsøg paa at indføre Terror paa Arbejdspladserne mislykkedes, men man maa indrømme det forbryderiske Element, at paa ond Vilje manglede det ikke.

Højest uegentlig kan man kalde denne ulovlige Strejke for en Erhvervsstrejke. Den var først og sidst en politisk Strejke rettet mod den siddende Regering og dennes Førstemand, som vore hjemlige Muscovitter betragter som det stærkeste Bolværk imod den kommunistiske Pest. De professionelle Lovbrydere valgte at gaa over Gærdet, hvor de troede dette var svagest. Det lykkedes dem altsaa ogsaa at skabe den kunstige Majoritet af arbejdsløse og arbejdsu villige i Favør af den ulovlige Strejke. Men det er sikkert sidste Gang, at noget saadant lykkes for disse Samfundsfjender. Danske Sømand og Fyrbødere ved udmærket vel, at deres Lønninger staa fuldt ud paa Højde med andre Søfartsnationers. De ved ogsaa, at Skibsfarten er et internationalt Erhverv, og at det ene Land ikke kan sætte Lønningerne op uden at sætte sig selv udenfor Konkurrencen. Det kan være svært nok endda for det danske Skibsfartserhverv at klare sig, naar saa mange af dets Konkurrenter nyder store Statstilskud og paa anden Maade favoriseres. Baade Sømand og Fyrbødere ved ligeledes, at, med Undtagelse af den amerikanske Handelsflaade, betaler de statsstøttede Handelsmariner lavere Lønninger end de danske.

I flere Blade har man understreget, at danske Redere tjente store Penge. Sandheden er, at kun to Rederier har været i Stand til at betale en rundelig Dividende. Langt de fleste har været ude af Stand til overhovedet at betale Udbytte, og flere af Selskaberne har maattet nedskrive deres Aktiekapital endda meget kraftigt. Det gør man ikke, naar Velstand skyller hen over Erhvervet. Ej heller lægger Rederne deres Skibe op eller sælger dem, hvis de kan undgaa det. Oplægningerne har i den sidste Tid været i jævn Stigning, og selv om de i Øjeblikket oplagte Skibe — 50 Fartøjer svarende til 155,946 Tons — er færre i Tal og i Tonnage end for et Aar siden, maa man ikke glemme, at der i Løbet af de sidste 12 Maaneder er ophugget eller solgt til Skibsfartslande med lavere Lønninger c. 60,000 Tons dansk Tonnage.

Ingen kender disse Tingenes sande Tilstand bedre end de samfundsfjendtlige Terrorister. Derfor valgte de at angribe Skibsfarten. De regnede med, at den havde ikke Modstandskraft til at modstaa et Baghaandsangreb. Heldigvis regnede den forgæves.

### STIGNING I SKIBSBYGNINGEN

I Følge den af Lloyd's Register af Shipping udgivne Statistik beløber den samlede Tonnage, der i Øjeblikket er under Bygning, sig til 1,079,171 Tons. Dette betyder en Stigning paa 322,000 Tons i Forhold til Tallet for ultimo December 1933 og er det højeste Tal, man er kommet op paa siden Juni 1932.

Af denne Stigning falder 149,899 Tons paa Storbritannien og Irland; de øvrige 172,000 Tons er fordelt paa Verdens øvrige søfarende Nationer.

I Storbritannien og Irland er 481,440 Tons i Øjeblikket under Bygning, hvilket vil sige det samme som 229,039 Tons mere end, hvad der byggedes paa ved Slutningen af Marts 1933. Ved Slutningen af Marts beløb det Tonnage, hvorpaa Arbejdet var indstillet, sig til 144,972 Tons. I dette Tal er der indbefattet den 73,000 Cunard Liner, hvorpaa Arbejdet nu er blevet genoptaget. Ca. 99,000 Tons af Tonnagen under Bygning paa britiske Værfter skal indregistres i andre Lande, eller er til Salg.

Japan har 122,590 Tons under Bygning; Frankrig 103,188 Tons; Tyskland 82,650 Tons; Holland 51,375 Tons; Danmark 51,140 Tons; Italien 47,670; Sverige 47,340 Tons; Spanien 34,480 Tons og U. S. A. 27,334 Tons.

I Storbritannien og Irland paabegyndtes Bygningen af 203,012 Tons i det Kvartal, der sluttede den 31. Marts 1934, og 34,839 Tons løb af Stabelen. I Tyskland var Tallene henholdsvis 69,876 Tons og 193 Tons; i Italien 37,970 Tons og 1,400 Tons; Japan 33,580 og 11,772 Tons; Danmark 29,120 og 7,300 Tons; Holland 24,289 og 878 Tons; Sverige 20,200 Tons og 17,040 Tons, og i U. S. A. 15,825 Tons paabegyndtes og 5,535 Tons løbet af Stabelen.

Olje-Tankskibe, der er under Opførelse i Verden beløber sig til 37 Fartøjer paa ialt 248,518 Tons, hvoraf 12 Fartøjer paa 82,526 Tons er ved at blive bygget i Storbritannien og Irland, 4 Fartøjer paa 32,100 Tons i Sverige, 3 paa 24,900 Tons i Tyskland, 3 paa 23,570 Tons i Holland, 2 paa 19,200 Tons i Japan og 5 paa 18,212 Tons i Spanien.

Af de 481,440 Tons, der er under Bygning i Storbritannien og Irland ved Slutningen af Marts, bestod

175,687 Tons af Motorskibe, mens paa samme Tidspunkt den Motorskibstonnage, der byggedes i andre skibsbyggende Lande (412,902 Tons) overgik Tallet for Dampskibe med 203,588 Tons.

De Fartøjer, der byggedes i Verden ved Slutningen af Marts indbefatter 3 Dampere og 20 Motorskibe af en Størrelse mellem 8000 og 10,000 Tons Stykket; 2 Dampere og 12 Motorskibe mellem 10,000 og 20,000 Tons; og 4 Dampere (heri indbefattet 2 paa henholdsvis 73,000 Tons og 68,000 Tons) og ingen Motorskibe paa 20,000 Tons og derover.

Tallet for Motorer viser, at Hestekræfterne for de nye Dampmaskiner, der er ved at blive bygget eller som allerede er installeret, beløber sig til ca. 627,000 Hestekræfter; dette Tal indbefatter 51 Sæt Damp-turbiner paa ca. 512,000 Akselhestekræfter. Hestekræfterne for Dampmaskiner med Stempelslag (ca. 113,000 Hestekræfter) beløber sig til 8.7 Procent af de samlede Hestekræfter for Skibsmotorer, der i Øjeblikket er ved at blive bygget i Verden. Tallene for Oljemotorer beløber sig til ca. 668,000 Hestekræfter.

Af det Skibsbyggeri, der foregaar til Anvendelse i samtlige Handelsflaader beløber den Tonnage, som er ved at blive bygget og som er Genstand for Inspektion af Lloyd's Register sig til 807,802 Tons i Slutningen af Marts. Af dette samlede Tal, er de 464,435 Tons, repræsenterende over 96 Procent af den Tonnage, der er ved at blive der, under Konstruktion i Storbritannien og Irland. Af den Tonnage, der bygges andre Steder, er 343,385 Tons eller over 57 Procent ved at blive bygget under Inspektion af Lloyd's Register.

Lloyd's Register af Shipping indbefatter ikke russisk Skibsbygning i ovennævnte Oversigt, da man ikke har kunnet faa opgivet kontrollerede Tal.

## NYT 12,500 TONS TANKMOTORSKIB FRA NAKSKOV SKIBSVÆRFT

Nakskov Skibsværft afholdt Lørdag den 7. April 1934 Prøvetur i Langelandsbæltet med Tankmotorskibet Solheim, bygget til Hvalfangerselskabet »Norge«, Larvik, korresponderende Reder: Chr. Nielsen & Co., Akts., Larvik.

Skibets Hoveddimensioner er: Længde 460' 0"; Bredde 59' 6"; Dybde til Hoveddæk 34' 0"; Lasteevne ca. 12,500 Tons d.w. paa en Dybgang af 27' 4½".

Det er bygget til British Lloyd's højeste Klasse med 2 gennemgaaende langskibs Skodder og 16 tværskibs Skodder, som ialt danner 10 Hovedtanke og 10 Vingetanke med et samlet Kubikindhold af ca. 16,300 m<sup>3</sup>.

Desuden har Skibet forude et Lastrum paa ca. 1000 m<sup>3</sup>, hvorunder der findes en Brændselolietank, der rummer ca. 420 Tons Olie. Under Maskinrummet er indrettet Dobbelbundtanke for Ferskvand og Dieselolie, og agten for Maskinen findes en Højtank, der rummer ca. 600 Tons Olie, saaledes at Skibets samlede Dieseloliebeholdning er ca. 1275 Tons, hvilket giver Skibet en Aktionsradius af ca. 25,000 Sømil.

Pumpemaskineriet er leveret af A/S. G. Hartmann, Oslo, og installeret i midtskibs Pumperum og bestaar af 2 Duplex Dampumper, 18" × 14" × 18", hver med en Kapacitet paa 325 Tons pr. Time, samt en Slikke- og Lænsepumpe med en Kapacitet paa 30 Tons pr. Time, og Pumperne er i Stand til at losse hele Skibets Last paa ca. 20 Timer.

Skibet er iøvrigt bygget med Poop, kort Bro og Bak.

I Huset paa Broen er der Spisesalon, Rederkammer, Hospital samt Apterung for Dæksofficerer.

Kaptajnens Kahyt er paa Baadedækket med Opholdsrum, Sovekahyt og Badeværelse, og Maskinofficerernes Kamre er indrettet i Huse paa Poopen, medens Dæks- og Maskinmandskab har deres Beboelse i Poopen, hvert Kammer indrettet for 2 Mand.

Maskinrummet er agter i Skibet og indholder: Hovedmaskineriet, der bestaar af 2 Stk. B. & W. Dieselmotorer paa tilsammen 4000 I.H.K.

Endvidere findes der: 2 oliefyrede Dampkedler, leveret af A/S Frichs, Aarhus, til at give Damp til Pumpemaskineriet, Dæksspillene samt til Varmespiraler og Uddampning af Tanke. Een af Dampkedlerne er desuden indrettet for Exhaustfyring.

Hjælpe-maskineriet bestaar af; 2 Dieselmotorer med Dynamoer hver paa 100 E.H.K., leveret af A/S Holeby Dieselmotorfabrik.

Endvidere Kølemaskineri leveret af A/Drammens Jernstøberi og mek. Verksted, Drammen.

Elektromotorerne: Thomas B. Thrige, Odense.

Radiostationen fra Norsk Marconikompani, Oslo.

Skibets Styremaskine er leveret af Thomas B. Thrige, Odense, medens Losse- og Forhalingsspil er leveret af De Forenede Maskinfabrikker, Nakskov.

I Prøveturen deltog: Fra Rederiet: Konsul Rolf Nielsen, Direktør Eivind Helm samt Ingeniør Røsholm i Konsulentfirmaet Arnesen, Christensen & Co., Oslo, fra Lloyds Register of Shipping: Inspektør Kruhøffer, fra Burmeister & Wain: Underdirektør Poul Hansen, samt fra Værftet: Direktør Berg m. fl.

Prøveturen gav særdeles fine Resultater, idet Skibet i lastet Tilstand opnaede en Fart af 12.1 Knob, medens der kun var garanteret 11½ Knob.

Efter Prøveturens Afslutning begyndte Skibet straks at pumpe Tankene læns, hvorefter det fortsætter til Vestindien.

## ENGELSK-POLSK KUL-KONFERENCE

Gennem snart en lang Række Aar har der været ført een bitter KonkurrenceKrig mellem England og Polen om Kulmarkederne. Indtil Afslutningen af den dansk-engelske Handelsoverenskomst kunde man ogsaa herhjemme tale med derom, idet Polen erobrede et stedse større Marked for sine Kul paa de engelske Kuls Bekostning. De polske Kul solgtes billigere, men Danmark kan ikke i større Udstrækning drage Fordel heraf, da vi er bundne til at tage 80 pCt. af vor Kulimport fra England.

Men Polen har i det sidste Aars Tid begyndt at æde sig ind paa Markederne, der m. H. t. Kul tidligere har været specielt forbeholdt England — polske Kul til Gibraltar, til Østrig, ja endog undertiden til England selv.

Fra engelsk Side har man nu taget Initiativet til en Forhandling, der skulde søge at udligne dette skæve Forhold. Der opholder sig en polsk Kul-Delegation i England, og der forhandles i London om en Ordning, der — saa vidt vides — tilsigter baade Prisaftaler og en Deling af de Markeder, hvor Konkurrencen er haardest.

# SKIBSFARTEN OG DEN ØKONOMISKE NATIONALISME

*Interessante Udtalelser af Chamber of Shipping's tidligere Formand.*

Den netop afgaaede Formand for det engelske Chamber of Shipping, McAlister, udtaler, at Dagens Tema er Skibsfartens Rationalisering. Og med Interesse har man noteret sig de danske, norske, svenske og nederlandske Regeringers Henstilling til den engelske Regering om Sammenkaldelse af en Søfartskonference.



*W. J. McAlister,*

den lige fratrandede Formand for Chamber of Shipping.

McAlister ønsker i den Forbindelse at understrege, at der er to Aarsager til den akutte Depression: 1) Verdenshandelens Sammenskrumpning, og 2) alt for mange Skibe. For Punkt 1) er Kuren at borttage Handelens Hindringer (Told, Kvota, Valutakontrol, Subsidiering etc.) og for Punkt 2) at man oplægger tilstrækkelig mange Skibe, samtidig med at man opsluger et stort Antal Skibe. Siden 1914 er Verdens-tonnagen øget med 70 pCt., mens Varemængden er 10 pCt. mindre.

Restriktioner, som igangsættes af nationale Aarsager, mindsker stadig Varemængderne. Man regner med, at nationale Hindringer mindsker Korntransporten med 10 Mill. Tons aarlig, og under saadanne Forhold mener man det er rigtigt at henvende sig til Staten og bede om Støtte. Rederne i England har hidtil ikke kunnet enes om systematisk Oplægning og Ophugning. Sidst ifjor forelaa Forslag om en national Plan for Ophugning og en international Plan for Oplægning, men ingen af disse blev ført ud i Livet.

Vanskeligheden er, at saa mange Magter fortsætter med økonomiske Subsidier, og det anses unyttigt at yde Ofre for at faa Tonnage bort i en Tid, da mange Lande med Statshjælp bygger videre. De engelske Redere tør ikke være med paa en saadan Plan, idet man frygter, at Konkurrenterne i andre Lande ikke gaar med. Dertil kommer modstridende Interesser, idet Lastebaadene saa ofte konkurrerer med Linjerne eller omvendt.

Paa Linjefartens Omraade skulde dog Rationalisering være enklere, da man har Linjekonferencerne at bygge paa. Det engelske Rederforbund har ladet Døren staa aaben for internationalt Samarbejde, bare man i Udlandet kan enes om det. Paa lignende Vis venter man der paa Udlandets Initiativ som man venter paa de udenlandske Tankrederiers Tilslutning for at faa Shierwaterplanen sat ud i Livet.

Ved Rationalisering vil man søge at finde den mest økonomiske Form for Drift af Skibe, samtidig som

man ikke underbyder hinanden og derved kan gøre Krav paa regningsvarende Fragter. Man skal ophøre med Sløseriet, ogsaa Sløseriet med Lasterum. I en Linjekonference deltager 7 engelske og andre Landes Linjer; de arrangerede sig paa følgende Maade, idet man fandt, at tidligere anvendte man 20 Linjebaade, men nu er Varemængden i denne Fart reduceret til Halvparten. Altsaa gjaldt det om at fordele det, som er: Man tog Gennemsnittet af hvert Rederis Fragtindtægter over en Række Aar, og dette blev Maaler for hvert Rederis Andel, hvorpaa man blev enig om det Antal Skibe, som vilde være nødvendigt, og en fælles Sejlingsliste blev sat op. En »pool« blev dannet, og denne inkasserede Fragterne, der saa fordeltes forholdsmæssigt. Paa denne Maade blev intet Rederi tvunget »ud af Dansen«, men enhver fik sin Andel. Det medførte nogen Forenkling i de Havne, hvor Linjerne har fælles Agenter.

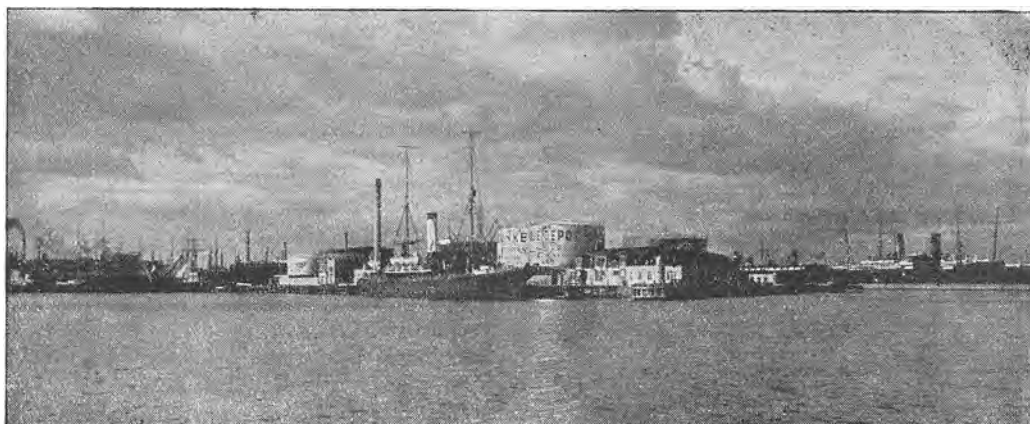
Denslags kan gøres i Linjefarten. Man ser det gaar i Retning af Rationalisering i forskellige Lande, et Tegn var, at de tyske Amerikalinjer blev sammen-sluttet, og nu Cunard og White Star i England. I Tyskland som Italien og Amerika kræver Staten, at der etableres Samarbejde mellem de konkurrerende Linjer. Det vil ogsaa blive nødvendigt for Rederierne i andre Lande at søge sammen, faa Samsejling i Stand og etablere Samarbejde. I en Tid, da Handelen saa voldsomt sammenskrumpes, har man ikke Raad til flot og bortkastet konkurrence. Gøres det frivillig, kan man opretholde Individualiteten og hindre de svære Sammenslutninger, som ikke bare byder paa Fordele, idet Kontrollen borttages fra hver specialiseret og fagkyndig Enhed.



*København, den 17. April 1934.*

Den ulovlige Sømandsstrejke vil naturligvis genere den danske Handelsflaade paa forskellig Vis, men bortset fra de regulære Linier er der ikke overvældende mange Skibe i danske Havne, og de Skibe, som sejler paa fremmede Havne skal nok — saa vidt muligt — undgaa Anløb af dansk Havn. Den overvejende Del af Mandskabet er sikkert glade ved at være hjemmefra i disse Tider, og forhaabentlig vil Fornuften snart sejre, saaledes at denne Strejke ikke bliver mange Dage ældre. —

Fragtmarkedet her hjemme paa er endnu ret uforandret — til Trods for den nær forestaaende Aabning af Østersøen og Hvidehavet, men der stilles stadig store Forhaabninger til Trælastsæsonen, og et fastere Trælastmarked kan hurtig hjælpe andre Markeder paa Fode. I de oversøiske Markeder er der en decideret lysere Tone med adskillig mere Efterspørgsel og delvis fastere Rater; det gælder La Plata, Østen, Australien, og selv de nord-amerikanske Markeder har en mere »all round« Efterspørgsel.



FRA ALFRED OLSEN & CO.'S TANKANLÆG, KØBENHAVN

# VERITAS

## SMØRE- & BRÆNDSELSOLIER

### TIL DIESELMOTORER

ANBEFALES AF DE FØRENDE MOTORFABRIKER  
 ANVENDES AF DE FØRENDE DIESELMOTORSKIBE FRA START TIL DATO

### BUNKERSTATIONER

KØBENHAVN - ESBJERG - AARHUS - SØNDERBORG  
 GØTEBORG ~~~~~ STOCKHOLM  
 ROTTERDAM ~ ANTWERPEN ~ HAMBORG

SMØREOLIEDEPOTER OVERALT

**ALFRED OLSEN & CO. <sup>A</sup>/<sub>S</sub>**  
 KØBENHAVN

C. 5021. STATSTELEFON 198.

TELEGRAM-ADRESSE: AOLSEN

## FRAGTINDTÆGTEN FOR DEN DANSKE HANDELSFLAADE I 1933

Paa Grundlag af Indberetningerne fra Rederierne vedrørende danske Skibes Fart paa Udlandet har man foretaget en foreløbig Opgørelse af den af danske Dampskibe og Motorskibe uden Sejl indtjente Bruttofragt samt Maanedsfraften for de Skibe, der har sejlet i Timecharter for udenlandsk Regning. For en Del af Ruteferien er Beløbene beregnet, blandt andet ved Hjælp af de offentliggjorte Regnskaber, idet de detaljerede Fragtopgørelser for hver af Ruterne endnu ikke har kunnet foretages.

Opgørelsen viser, at Damp- og Motorskibene i 1933 indtjente ca. 164 Mill. Kr. i Bruttofragt og ca. 9 Mill. i Maanedsfraft for udenlandsk Regning mod henholdsvis 131.4 Mill. Kr. og 9.1 Mill. Kr. i 1932. Bruttofragten var altsaa ca. 33 Mill. Kr. større end i 1932, medens Maanedsfraften indbragte samme Beløb. Foretager man en Omregning af Maanedsfraft til Bruttofragt, bliver den samlede Fragtindtægt i udenlandsk Fart med Damp- og Motorskibsflaaden ca. 179 Mill. Kr. i 1933 mod 146 Mill. Kr. i 1932, 154 Mill. Kr. i 1931 og 171 Mill. Kr. i 1930. Farten med Sejlskibe med og uden Motor indgaar ikke i disse Tal. I udenlandsk Fart har disse Fartøjer antagelig kun indtjent et Par Mill. Kr. i 1933.

Som nærmere omtalt i en foreløbig Oversigt over

Fragtfartens Forhold i 1933 i »Statistisk-økonomiske Oversigter« i Statistiske Efterretninger 1934, Nr. 1, skyldes Stigningen i Fragtindtægterne i 1933 i lige Grad Forøgelse i Beskæftigelsen og Stigningen i de udlandske Valutakurser, idet begge disse Momenter har bevirket en Forøgelse i det indtjente Fragtbeløb paa omkring en halv Snes Procent.

Idet man iøvrigt angaaende Fragtforholdene i 1933 henviser til den nævnte Oversigt, skal her kun tilføjes, at Fragtindtægtens Stigning i 1933 fordeler sig med ca. 10 Mill. Kr. paa de Skibe, der sejler i Rute-fart, og ca. 23 Mill. Kr. paa Trampfarten.

## VLADIVOSTOCKS HAVN REKONSTRUERES

I følge den russiske Dagspresse, indberetter vor Generalkonsul i Leningrad til Udenrigsministeriet, er der blevet bevilget 11 Millioner Rubler til Rekonstruktion af Vladivostok Handelshavn. Denne vil i højere Grad blive forsynet med mekaniske Hjælpemidler. Der vil blive bygget store ny Portalkraner, en bevægelig 15 Tons Kran samt anlagt ny Bolværks-Anlægspladser. Endvidere vil der blive opført en Del Lagerbygninger, Sygehus og Bolig for Havnearbejdere. Det er Meningen vedblivende at forbedre Havnen, saaledes at den ad Aare vil blive en af Unionens bedste Havne.

FRAGTBERTNINGEN FORTSAT FRA SIDE 195

## TRÆLASTMARKEDET

Russerne har været noget mere aktive i den senere Tid, men det er forbavsende, at Tonnagen kan erholdes til de opgivne Rater for saavel enkelte Rejser som Timecharter. Fra Hvidehavet rapporteres bl. andet som sluttet:

Archangel: Holland 1,000 std. 3 Rejser 40/6. Rotterdam 1,900 std. 36/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. London 1,550 std. 37/-. Cardiff 1,125 std. 43/6. Sharpness 1,100 std. 42/6. Southampton 626 std. 47/3. Poole 680 std. 46/6. Kem: London 900 std. 40/9.

Leningrad: 1,000/1,500 Fv. U.K. 30/- 30/6 Basis E.C. 1,100 Fv. Rotterdam 28/-. 1,200 Std. Grangemouth 27/9. 650 Std. Grangemouth 29/3. 1,200 Std. Leith 28/9. 1,000 Std. Holland 31/3.

Endvidere fra Sverige/Finland: 1,000 Std. Køpmandsholmen/London 31/6. 930 Std. Pernoviken/Hull 32/3 gross. 600 Std. Trångsund/Antwerpen 170 Frcs.

Canada har Anvendelse for en større Flaade, men det er vanskeligt at forbedre Raterne.

## KUL, KOKS etc.

Efterspørgselen er lidt bedre, men Raterne er stadig fortvivlende lave; Tyne/Grenaa 1,000 t. 5/-, Tyne/Sønderborg 1,650 t. 4/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d., Humber/Frederikshavn 2,500 t. 3/9, Forth/Stege 900 t. 5/3, Tyne/Kbhvn. 3,000 t. 3/9, Forth/Stege 900 t. 5/3, Tyne/Kbhvn. 3,000 t. 3/9, Tyne/Nyborg 1,900 t. 4/-.

## MIDDELHAVET etc.

Et meget uregelmæssigt Marked med rigelige Tonnagetilbud holder Raterne nede paa et meget lavt Niveau. Wales/Barcelona 6,000 t. 7/9, 4,400 t. 8/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Øerne 2,800 t. 6/-, Vest Italien ca. 5/9, Pt. Said el. Alexandria 5/9; Swansea/Genua 3,500 t. 6/6. Tyne/Algier 6/6,500 t. 6/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Vest Italien 5/6 5/9; Rotterdam/Algier 3,000 t. 6/9 7/-, Vest Italien 5/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 5/9.

Hjemgaaende: Sfax/Ghent 6,500 t. 26 Frcs, Sfax/Rouen 3,500 t. 27 Frcs. Jordnødder Saloum 19/April/Maj, 19/6 Juni. Ifjor var Raten for Juni godt og vel 21/.

Donau er meget rolig med samme lave Noteringer: ca. 13/9 Antwerpen/Rotterdam, 14/9 U.K., og Sortehavet/Kontinentet 9/9, U.K. 10/-, Norden 11/9; Sorte-

havet/Shanghai eller Dalny 14/- 14/3, Option Vladivostock 6d. mere f.i.o. Basis. Mariupol/U.S.A. 10/6, Antwerpen 9/3, Poti/Porsgrund 6,000 t. 11/-.

## NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Rug fra Danzig til Montreal noterer ca. 8/6 for 6/7,000 Tonnere; Kul Humber/Halifax 5/6 2,500 t., fri Losning. Montreal er endnu ikke værd over de 1/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. U.K., 1/3 Antwerpen/Rotterdam. Albany/Antwerpen-Rotterdam ses gjort til 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> c. De forskellige andre Markeder er noget bedre repræsenteret, men de opnaelige Rater er langt fra tilfredsstillende. Skrabjern Cuba/Ardrossan 3,800 t. 15/6 fri Losning, Norfolk og Savannah/Danzig-Gdynia 3,200 t. 11/6 f.i.o. Sukker Cuba/U.K. Kont. ca. 13/3 5,000 t. San Domingo/Bordeaux 3,300 t. 14/-. Bomuld Gulfen/Leningrad 6 à 7 c. pr. 100 lbs., Shanghai 26 c. Portland/U.K. Kont. 7,500 t. 20/- Maj.

## SYDAMERIKA

Rotterdam/Rio er helt nede i 7/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> og Wales/Rio 7/9. Til B. Aires betales 9/-, Wales Lastning; Glasgow/Monte Video 8/6.

Hjemgaaende: Udviklingen er i glædelig Fremgang. April Tonnage faar nu 15/6 16/- fra n.a. til U.K. Kont., April/Maj 15/3 16/-, og B. Blanca, U.K. Antwerpen/Rotterdam 14/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> pr. Juli.

Chile/Antwerpen-Rotterdam 6,000 t. Havre 20/- Juli/Aug., 6/7,000 t. Byg 18/6 Juni.

## ØSTEN

Ogsaa her er der større Efterspørgsel med noget forbedrede Rater. Vladivostock/Kontinentet har taget adskillige Baade til 24/- April, 23/6 23/- Maj, Dalny 21/6 Maj. Vest Australien/Europa 23/- April, 23/6 Maj, 23/9 Maj/Juni, Syd-Australien/Europa 24/- Maj. Madras/Middelhavet 23/6 24/-, Kontinentet 1/- mere; Saigon/Frankrig 22/- 23/-, Durban/Singapore 7,000 t. Kul 5/6d.

## TIMECHARTER

Russerne: 5,000 t. 5/6/7 Mdr. 3/-, 4,150 t. 3/6<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. Vestindien: 5,100 t. 75 c., 3,500 t. 90 c. Trip: 6,500 t. del. Pt. Royal redel. U.K. Kont. via Gulfen 3/6. 8,300 t. del. Cornerbrook redel. Plate 70 c. 6,500 m/v del. St. Lawrence/redel. Plate \$1.

Tank-Markedet er i fortsat Udvikling.

## AFGØRELSE I "ASKØ"-SAGEN

### Englands Højesteret dømte Sovjet til at yde det danske Rederi fuld Erstatning

Den strenge Vinter 1930—1931 medførte, at Lenin-grad Havn blev lukket ret tidligt. Dette foranledigede, at en Række danske og andre Nationers Skibe frøs inde. Med største Besvær kunde de russiske Isbrydere bringe Skibene ud i aabent Farvand. Isbryderassistenten, som af den russiske Stat var garanteret de forskellige Rederier, var meget lidt effektiv. Mange Dampere laa i ugevis forladt af Isbryderne rundt om i den finske Bugt. Flere Baade fik op til et Par Maaneders Forsinkelse, og mange maatte, efter at være sluppet ud af Isen, søge Nødhavn for Reparation af større og mindre Is-Havarier.

Rederierne krævede fuld Erstatning baade for Tids-spilde og Havariskader samt andre Udgifter, og som den første af de deraf følgende Retssager blev en Sag vedrørende Rederiet Martin Carls Dampner »Askø« indbragt for de engelske Domstole. Man valgte denne som *test case*, og for Rederiet procederede Danske Rederes Retsværn Sagen i London. Som tidligere omtalt blev Sovjet dømt baade ved *Kings Bench Division* og *Court of Appeal*. Sagen var nu endelig efter tre Aars Forløb naaet frem for *House of Lords*, Englands Højesteret, og i et Telegram til Danske Rederes Retsværn i Gaar meddeltes, at Retten har dømt Sovjet til at yde fuld Erstatning i alle de paastaaede Forhold. Dermed er Sagen endelig afgjort, og Retningslinien for de mange andre Erstatningssager givet.

## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

### DEN ULOVLIGE STREJKE

Strejken var paa Forhaand ulovlig i Henhold til Forligsmandsloven, den er kendt ulovlig af den faste Voldgiftsret ved en foreløbig Kendelse, og den endelige Kendelse faldt forleden.

Naar Søfolkene er gaaet ud i denne ulovlige Strejke, som kan faa meget alvorlige Følger for Landet ved Standsning af Landbrugseksporten, er det Kommunisternes Skyld alene. De erobrede for nogle Maaneder siden Magten i Søfyrbødernes Forbund, et af de faa Forbund, hvor de har haft nogen Indflydelse i de senere Aar. Derfra har de agiteret ogsaa blandt Sømændene og brugt de mest forlorne Argumenter om Solidaritet og Klassekamp. De har med Fanatisme ophidset til Strejke. Ved Tryksager, ved Cirkulærer, ved Løgne om Socialdemokratiet, Fagforeningerne og Regeringen har de søgt at give det Udseende af, at det var den ægte socialistiske Klassekamp at bryde Solidariteten med de øvrige Arbejdere, som havde vedtaget Mæglingsforslaget.

Sagen var den, at denne Strejke efterhaanden var ble-

vet et Prestigespørgsmaal for de hjemlige Kommunistere. Moskva forlangte mere og mere Beviser paa kommunistisk Aktivitet i Danmark. Det har glippet for dem hele Vinteren. Ingen Demonstrationer, ingen Slagsmaal med Politiet, hvad bestilte overhovedet de danske Kommunistere? spurgte man i Moskva. Det glippede ogsaa ved den store Afstemning om Mæglingsforslaget, og deres eneste Chance var da de to Søfolks-Organisationer.

Vi tager ikke i Betænkning at sige, at denne Strejke fra kommunistisk Side er en bevidst Provokation med det Formaal at skade den socialdemokratiske Fagbevægelse, det socialdemokratiske Parti og den socialdemokratiske Regering. Vi bevidner vor inderligste Solidaritet med Søens Arbejdere; men vi har kun dyb Foragt for de Kommunistere, som har faaet ophidset en saadan Stemning, at denne ulovlige Strejke har faaet Flertal — i sidste Instans endda ikke noget egentligt Flertal, idet der i Afstemningen forleden kun deltog henholdsvis 25 og 16 Procent af de to Forbunds Medlemmer, de andre er jo ude at sejle!

Social Demokraten.

## NAVIGATØRELEVERNE OG SKIBSBRYDEREN

### En god Idé smukt realiseret

»Foreningen til Søfartens Fremme« har afholdt Generalforsamling. Formanden, Kontreadmiral Cold aflagde Beretning, og gav først en Oversigt over Virksomheden ved Københavns Navigationsskole, og de afholdte Eksaminer.

Da Foreningen meget gerne vil medvirke til yderligere at fremme Navigationsskolernes Elevers praktiske Uddannelse som Navigatører, fortsatte Admiralen, blev der efter Forhandling med Søfartsministeriet og Navigationsdirektøren stillet en Sum paa 6,000 Kroner til Disposition for at gøre det muligt at udsende Statens Isbryder »Stærk-odder« paa et 3 Ugers Togt med Elever fra de forskellige Navigationsskoler, saaledes at Skibet var til Disposition for Københavns Navigationsskole i første Uge, for Svendborg Navigationsskole den anden Uge og for Marsial og Nordby Navigationsskoler den tredje Uge. Paa dette Togt fik de ombordværende Elever Lejlighed til under deres Læreres Tilsyn at benytte alle nautiske og hydrografiske Instrumenter, som Undervisningen ved Skolerne omfatter, ligesom der foretoges Deviationsbestemmelser, Kompassrettelser, terrestriske og astronomiske Observationer samt Radiopejlinger.

I Henhold til modtagen Meddelelse fra Navigationsdirektøren har Eleverne haft udmærket Nytte af dette Togt, og det er Søfartsministeriets Hensigt at søge den nødvendige Bevilling til at kunne fortsætte med saadanne Uddannelses togter i de kommende Aar.

Derved har Foreningen opnaaet, hvad den ønskede, idet Formaalet netop var at vise et saadant Øvelses togts Nytte, hvorfor Staten maa paatage sig Udgifterne i Fremtiden,

idet Foreningen ikke ser sig i Stand til at bekoste lignende Togter i de kommende Aar uden at angribe sin Formue eller tilsidesætte andre berettigede Formaal. I det omtalte Øvelses togt deltog for Københavns Navigationsskoles Vedkommende ældste Styrmandsklasse, medens yngste Styrmandsklasse og Skibsfører afdelingen, takket være Det forenede Dampskibs-Selskabs Velvilje, har haft Lejlighed til at deltage i 2 Krydstogter i Sundet med det Selskab tilhørende Dampskib »Maja«, hvor Undervisningen blev drevet paa lignende Maade som i »Stærk-odder«.

Det Elevantal, der paa én Gang kan beskæftiges ved disse praktiske Øvelser om Bord, er naturligvis begrænset, hvorfor man maa være Det forenede Dampskibs-Selskab taknemmelig for den Velvilje, det saaledes til Stadighed viser Skolen.

Formanden sluttede med at mindes Foreningens tidligere Formand, Kontreadmiral Jøhnke, der var død siden sidste Generalforsamling. Endelig opfordrede Formanden kraftigt til Tilslutning til Foreningen gennem Indmeldelse som personligt Medlem. Det er jo en fortjensfuld Virksomhed, der drives af denne Forening til stor Gavn for den danske Sømandsstand.

I Tilslutning til Beretningen udtalte Kontorchef Emil Krogh Søfartsministeriets Tak for det ydede Bidrag paa 6000 Kr. Anvendelsen af dette Beløb havde haft stor Betydning, og forhaabentlig kunde Søfartsministeriet med Tiden overtage Omkostningerne ved denne Del af Navigatør-Uddannelsen. Kontorchefen sluttede med meget anerkendende Ord om Foreningens Virksomhed.

Sekretæren, Forretningsfører H. Christiansen, aflagde i Stedet for Kassereren, Direktør A. O. Andersen, Regnskab. Driftsregnskabet balancerede med 68,883 Kr. og Status udviser en Formue paa 474,908 Kr. Derefter genvalgte Direktør A. O. Andersen og Kaptajn H. P. Hagelberg til Bestyrelsen.

### VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

17. 4. 34

LONDON .....	22,40	MADRID .....	59,65
NEWYORK .....	435,50	AMSTERDAM .....	294,35
BERLIN .....	171,55	STOCKHOLM .....	115,60
PARIS .....	28,80	OSLO .....	112,65
ANTWERPEN .....	101,65	HELSINGFORS .....	9,95
ZÜRICH .....	140,80	PRAG .....	18,25
ROM .....	37,25	WARZAWA .....	82,75

## PERSONALIA

### Skibsmægler-Dødsfald

Medindehaver af det gamle ansete Skibsmæglerfirma Bergmann, Smith & Co., Aarhus, Skibsmægler og græsk Vicekonsul Robert Smith, er den 16. April afgaaet ved Døden i en Alder af 74 Aar.

BRUG		KUN
Hempels		Skibsfarver
INDENBORDS		UDENBORDS
Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.		

## VRAGRESTER AF SKOLESKIBET "KØBENHAVN"?

Led Skibet samme Skæbne som »Titanic«?

Via Berlin meldes fra Sidney i Australien, at Kaptajnen paa et finsk Skib har rapporteret, at han ca. 100 Sømil vest for den store australske Bugt har fundet Vragrester fra det danske Skoleskib »København«.

Søfartskyndige mener, at Skibet er gaaet under paa samme Maade som »Titanic«, ved Sammenstød med et Isbjerg. »København« afgik herfra i September 1928, og sidste Efterretningen forelaa om Afgangen fra Buenos Aires den 14. December s. A.

Føreren var Kaptajn F. Andersen. Ø. K.s Skibsinspektør, Kapt. Juul Brockdorff, der i sin Tid selv var Fører af »København«, oplyser, at Ø. K. har faaet et tilsvarende Telegram fra Berlin, men det er foreløbig umuligt at bedømme Meldings Værdi. Kaptajn Juul Brockdorff har selv i sin Tid, da »København« forsvandt, udtalt, at man næppe vilde finde Vragrester før efter 6—8 Aars Forløb.

Mange Ekspertter, bl. a. Lloyds, tror ikke paa Meddelelsens Rigtighed. Det finske Rederi har end ikke faaet Meddelelse om det omtalte Fund.

### Skibstrafikken paa Danzigs Havn i Marts Maaned 1934

Antallet af de i Marts Maaned indgaaede Skibe var 381 med 245,342 N.R.T. mod 338 Skibe med 214,684 N.R.T. i Februar Maaned.

For udgaaede Skibes Vedkommende var Tallet 386 med 256,390 N.R.T. mod 334 Skibe med 199,108 N.R.T. i Februar Maaned.

Af de i Marts Maaned indgaaede Skibe indgik 237 med 157,874 N.R.T. i Ballast, medens 14 Skibe med 10,302 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med Marts 1933 skal anføres, at Antallet af da indgaaede Skibe var 346 med 205,007 N.R.T. og af da udgaaede Skibe 333 med 210,514 N.R.T.

Den danske Tonnage var med 62 Skibe med 38,325 N.R.T. Nr. 2 efter Tyskland med 130 Skibe med 55,349 N.R.T. som Nr. 1. Sverige var med 74 Skibe med 37,380 N.R.T. Nr. 3.

Den indgaaede Tonnage efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet:	Antal af Skibe:	Tonnage:
Amerika	1	4,016
Danzig	10	2,341
Danmark	62	38,325
Tyskland	130	55,349
England	15	16,234
Estland	8	4,411
Finland	8	9,470
Frankrig	5	5,092
Grækenland	13	34,920
Holland	8	2,795
Japan	1	4,266
Lettland	1	345
Litauen	1	612
Norge	24	10,990
Polen	17	16,093
Rumænien	1	2,261
Sverige	74	37,380
Czekoslovakiet	2	442

## Fra SØ — HAVN og VÆRFT

### Amerikanerne gaar ind for Star Kontrapropeller

De fortræffelige norske Star-Kontrapropeller og Ror har vundet Indpas baade i Norge og mange Steder i Udlandet. Ogsaa i Amerika er disse Anordninger blevet populære, hvad en Ordre paa 20 Kontraror og Propeller, som i disse Dage er indløbet, viser. Bestilleren er American-Hawaiian Line, som tidligere har indstalleret Star paa 2 Baade. Ordren indløb telegrafisk forleden og viser tydelig, at man er tilfreds med de 2 Installationer og derfor har besluttet at anskaffe disse Anordninger, for, som det synes, Resten af Flaaden. Denne bestaar væsentlig af kombinerede Last- og Passagerskibe i Stillehavsfart. Gennemsnitsstørrelsen drejer sig om ca. 8000 Tons Dødvægt.

Denne Ordre skal effektueres i Løbet af Aaret og vil holde ikke saa faa Folk i Arbejde.

### Kystlodsforholdene i Vest- og Nord-Norge

Blandt mange Redere har der hersket stor Utilfredshed med Forholdene indenfor Kystlodsningen i Vest- og Nord-Norge, og Kaptajnerne har Gang paa Gang over for deres Redere givet Udtryk for alle de Ubehageligheder og Forsinkelser, de har været udsat for paa Grund af megen Vilkaarlighed fra Kystlodsernes Side, idet mange af disse kun havde, eller i hvert Fald kun betragtede Lodserhvervet som et Bierliverv i Sæsonen, medens de iøvrigt hellere blev hjemme og passede Rævefarmen eller deres Hotelvirksomhed.

Der er fra mange Steder, og ikke mindst fra Lodsernes egen Side, forsøgt at raade Bod paa disse Klager, og i Lødingen er der blevet dannet »Lødingen Kystlodsstasjon«, der i en Forening samler de autoriserede Kystlodser, hvis Medlemmer nu vil gøre deres bedste for at genoprette det tidligere gode Tillidsforhold mellem Rederiet, Kaptajnen og Lodsene.

Foreningens Formand, Lods L. Warholm, oplyser i denne Anledning, at Foreningen paatager sig Lodsning af Skibe paa hele Kyststrækningen fra Kopervik til Nordkap, saaledes at noget andet Lodsarrangement ikke er nødvendigt fra Redernes Side. Endvidere meddeler Hr. Warholm, at Foreningen mod et ekstra Tillæg til Lodstaksten paatager sig en økonomisk Garanti op til Kr. 20,000.— eller mere, for saadanne Skader, der ved Forsømmelighed fra Kystlodsernes Side maa paaføres Fartøjet.

Hr. Warholm mener, at disse Oplysninger vil være af Interesse for mange Redere nu, hvor Hvidehavssæsonen stunder til, og han nærer ikke Tvivl om, at hvis Rederne vil henvende sig til Lødingen Kystlodsstasjon om Lods, vil de i de senere Aar saa ofte fremsatte Klager ganske af sig selv bortfalde. Aktieselskabet Maritime Agency repræsenterer Lødingen Lodserne her i København.

### Over 6000 færre arbejdsløse

Ifølge den af Arbejdsdirektoratet foretagne foreløbige Opførelse udgjorde Antallet af de ved Arbejdsanvisningskontorerne den 13. April indtegnede ledige 100,208; heraf var 9,226 personligt tilmeldte (ikke arbejdsløshedsforsikrede).

I den foregaaende Uge var de tilsvarende Tal henholdsvis 106,995 og 8,188. Stigningen i Antallet af personligt tilmeldte skyldes, at Personer, der modtager offentlig Understøttelse gennem Socialkontorerne i København, ifølge Magistratens Beslutning nu henvises til at lade deres Ledighed kontrollere gennem Centralarbejdsanvisningskontoret. Dette har i sidste Uge bevirket en Stigning i Antallet af personligt tilmeldte ved Centralarbejdsanvisningskontoret paa ca. 1300, og Antallet af personligt tilmeldte i København maa i den nærmeste Fremtid som Følge af denne Ordning antages at ville stige med ca. 9,000—10,000.

Paa samme Tidspunkt i 1933 var Antallet af indtegnede ledige 155,490, hvoraf 41,785 var personligt tilmeldte.

Antallet af ledige arbejdsløshedsforsikrede er altsaa 22,723 lavere end paa det tilsvarende Tidspunkt i 1933.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 - 12610

samt paa alle Postkontorer





## DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

Telefon Nr. 6300, Omst. til samtlige Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.

## DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

### STEVEDORE

Telefoner: 537 & 4055 **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.: Mamdresch

Aalborg

### SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

### MARIUS NIELSEN & SØN

Edsv. Skibsmæglere & Dampskibsrederi

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT  
BEFRAGTNINGSFORRETNING

Tel.-Adr. »Mariuson«  
Statstelefon 196

Kalvebod Brygge 4  
København V.

### AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

### Skibsproviantering

Schiffshandler

Ship Chandler

### H. S. Hansens Eftf. A/S

Telefon Central 389  
Efter Kl. 8 Ordrup 3096

Amaliegade 43,  
København K.

Lager af alle Skibsfornødenheder

REDERI- & HANDELSSELSKABET

### MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL · KOKS · CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

### A/B. BRUHN Co. O/Y

(tidl. J. BRUHN, Etabl. 1879)

Skibsmæglere og Befragtnings Agenter

Medlemmer af  
The Finnish Shipbrokers Association, The Baltic & International  
Maritime Conference og Nordisk Skibsrederforening

KOTKA (Finland)

Tel.-Adr.: BRUHNCO, KOTKA

### CADENIUS & GRAHN A/B

SKIBSMÆGLERE

DAMPSKIBS- & BEFRAGTNINGS AGENTER

KUL-IMPORTØRER

Etabl. 1881

KOTKA - Finland

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka«

### VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM  
ANTWERP

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Coder: Scotts, Watkins, Bentleys.

Grundlagt 1874

### Th. Höeg \* Hamburg

Bundfarver for Jern- og Stålskibe

Rød og Graa Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe  
Patent Mønje Graa Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.  
Telefon: Central 13779.

## CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

50. Aargang.

København 18. April 1934.

Nr. 16.

---

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S.- og E.-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

---

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar *Bredde- og Længdebestemmelser* for *danske Punkters 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*, og *de der angaar Fyr, er angivet fra Søen*.

---

## I. Østersøen.

802. Sverige S.-Kyst. Karlshamnsleden. Tärnö Klokketønde genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 15/951. Stockholm 1934.)  
Klokketønden Tärnö paa c.  $56^{\circ} 06' N$ .  $14^{\circ} 58' E$ . er atter udlagt paa Station,  
(E. f. S. Nr. 48/2725 1933.)
803. Sverige S.-Kyst. Løbet til Karlshamn. Sømærke udlagt.  
(U. f. s. Nr. 15/906. Stockholm 1934.)  
En Stage med Kost er udlagt paa c.  $56^{\circ} 08',3 N$ .  $14^{\circ} 53',8 E$ ., ved Løbets E.-Side  
SSW. for *Enskär*.  
(E. f. S. Nr. 4/168 1934.)
804. Sverige S.-Kyst. Karlskrona angöringsboj. Klokke atter i Virksomhed.  
(U. f. s. Nr. 15/905. Stockholm 1934.)  
Klokken paa *Karlskrona angöringsboj* paa c.  $56^{\circ} 03',2 N$ .  $15^{\circ} 33',5 E$ . er atter i  
Virksomhed.  
(E. f. S. Nr. 9/446 1934.)
805. (P). Sverige. Gotland E.-Kyst. Fårösund Fyr forandres.  
(U. f. s. Nr. 15/904. Stockholm 1934.)  
Fårösund Fyr paa c.  $57^{\circ} 50',9 N$ .  $19^{\circ} 06',2 E$ . vil blive forandret til at lyse,  
som følger:  
1. Grønt, uforst. i Pejl. fra  $272^{\circ}$  til  $290^{\circ}$ . 5. Grønt i Pejl. fra  $134^{\circ}$  til  $142^{\circ}$ .  
2. Grønt i Pejl. fra  $290^{\circ}$  til  $344^{\circ}$ . 6. Hvidt i — -  $142^{\circ}$  -  $148^{\circ}$ .  
3. Hvidt i — -  $344^{\circ}$  -  $350^{\circ}$ . 7. Rødt i — -  $148^{\circ}$  - c.  $152^{\circ}$ .  
4. Rødt i — -  $350^{\circ}$  -  $2^{\circ}$ . 8. Grønt i — - c.  $152^{\circ}$  til c.  $164^{\circ}$ .  
Iøvrigt uforandret.
806. (P). Sverige. Gotland E.-Kyst. Slite. Sømærke udlægges.  
(U. f. s. Nr. 15/963. Stockholm 1934.)  
En Stage vil blive udlagt paa c.  $57^{\circ} 42',65 N$ .  $18^{\circ} 49',00 E$ ., c. 150 m N. for den  
yderste Del af *Norra bryggan* i *Slite Havn*, SE. for en Grund i Havnen.

807. Sverige. Stockholm Skærgaard. Indløbet ved Sandhamn. Almagrundet Fyrskib flyttet.  
(U. f. s. Nr. 15/962. Stockholm 1934.)  
Fyrskibet *Almagrundet* er flyttet til c.  $59^{\circ} 09',_{10}$  N.  $19^{\circ} 08',_{60}$  E., 8,2 Sm  $154^{\circ}$  fra *Grönskär Fyr* paa c.  $59^{\circ} 16',_{8}$  N.  $19^{\circ} 01',_{7}$  E.  
(E. f. S. Nr. 4/192 1934. Kort Nr. 268.)
808. (P). Sverige. Stockholm Skærgaard. Indløbet ved Sandhamn. Almagrundet Fyrskib ombyttes midlertidig.  
(U. f. s. Nr. 15/903. Stockholm 1934.)  
I den sidste Halvdel af April d. A. vil Fyrskibet *Almagrundet* paa c.  $59^{\circ} 09',_{4}$  N.  $19^{\circ} 08',_{6}$  E. midlertidig blive ombyttet med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket *Reserv*. Fyrkarakter samt Luft- og Undervandstaagesignaler bliver uforandret.
809. Sverige. Öregrundsgrepen. Grepen Fyrskib genudlagt.  
(Telegram fra Lodskaaptajnen i Malmö.)  
Fyrskibet *Grepen* paa c.  $60^{\circ} 28'$  N.  $18^{\circ} 18'$  E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 1/7 1934.)
810. Finland. Bottniske Bugt. Norrskär Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 10/244. Helsingfors 1934.)  
*Norrskär Fyr* paa c.  $63^{\circ} 14'$  N.  $20^{\circ} 36'$  E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 12/595 1934.)
811. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Vasa. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 19/242. Helsingfors 1934.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Dersiskärsgrund* c.  $63^{\circ} 04'$  N.  $20^{\circ} 49'$  E. *Rönnskärsbådan*. *Djupskär*. *Lilla Svartbådan*. *Lillsand*. *Medelbådan*. *Veckargrund*. *Norrgrynnan övre* og *nedre*. *Fågelskär*. *Storhästen*. *Nagelprick*. *Tummelsö övre* og *nedre*.  
(E. f. S. Nr. 4/197 1934.)
812. Finland. Bottniske Bugt. Strömmingsbådan Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 10/243. Helsingfors 1934.)  
*Strömmingsbådan Fyr* paa c.  $62^{\circ} 59'$  N.  $20^{\circ} 45'$  E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 12/595 1934.)
813. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Kaskö. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 10/241. Helsingfors 1934.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Tärngrund* c.  $62^{\circ} 21'$  N.  $21^{\circ} 14'$  E. *Brandskogsudden*. *Kaskö övre* og *nedre*.  
(E. f. S. Nr. 4/198 1934.)
814. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Uusikaupunki. Medelklubb (Keskikallio) Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 10/245. Helsingfors 1934.)  
*Medelklubb Fyr* paa c.  $60^{\circ} 42'$  N.  $21^{\circ} 03'$  E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 6/317 1934.)
815. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Uusikaupunki. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 10/246. Helsingfors 1934.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Ristikari (Kista)* c.  $60^{\circ} 46'$  N.  $21^{\circ} 15'$  E. *Haanperänkari*. *Syränsalmenkari*.  
(E. f. S. Nr. 2/70 1934.)
816. Finland. Skärgårdshavet. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 10/249, 10/250 og 10/251. Helsingfors 1934.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Lypertö övre* c.  $60^{\circ} 36'$  N.  $21^{\circ} 14'$  E. *Lypertö nedre*. *Lypertö lotsstuga*. *Kasskär*. *Fräsilä*. *Saviletto*. *Bockholm*. *Aukkoluoto*. *Ruotsalainen*. *Ämmänletto*. *Kettumaa*. *Palva*.  
(E. f. S. Nr. 4/202 og 5/250 1934.)

817. **Finland. Finske Bugt. Ekenäs Skærgaard. Fyr atter tændt.**  
 (U. f. s. Nr. 10/238. Helsingfors 1934.)  
 Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Kråkholm övre* c.  $59^{\circ} 59' N. 23^{\circ} 26' E.$  *Kråkholm nedre.*  
 (E. f. S. Nr. 1/18 1934.)
818. **Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skærgaard. Fyr atter tændt.**  
 (U. f. s. Nr. 10/235, 10/262 og 10/263. Helsingfors 1934.)  
 Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Gråhara* c.  $60^{\circ} 06' N. 24^{\circ} 59' E.$  *Högholmskobben. Stora Öster Svartö. Gustavs-  
 svärd. Skanslandet.*  
 (E. f. S. Nr. 12/598 1934.)
819. **(P). Finland. Finske Bugt. Helsingfors. Blekholm Ledefyr forandres.**  
 (U. f. s. Nr. 10/264. Helsingfors 1934.)  
 Den 20. April d. A. forandres Ledefyrene *Blekholm övre* og *Blekholm nedre* saaledes,  
 at de i Overretlinien begge viser rødt Lys. c.  $60^{\circ} 10' N. 24^{\circ} 58' E.$   
 (E. f. S. Nr. 12/599 1934. Kort Nr. 276.)
820. **Finland. Finske Bugt. Torra Hästen—Våtskär. Fyr atter tændt.**  
 (U. f. s. Nr. 10/236 og 10/237. Helsingfors 1934.)  
 Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Onas* c.  $60^{\circ} 12' N. 25^{\circ} 32' E.$  *Homanskär. Gråskär. Hamnholm. Risholm. Stor-  
 hällan. Vinbärsören. Utterholm. Äggskär.*  
 (E. f. S. Nr. 12/601 1934.)
821. **Finland. Finske Bugt. Boistö. Orregrund Fyr atter tændt.**  
 (U. f. s. Nr. 10/232. Helsingfors 1934.)  
*Orregrund* Fyr paa c.  $60^{\circ} 16' N. 26^{\circ} 26' E.$  er atter tændt.  
 (E. f. S. Nr. 12/603 1934.)
822. **Finland. Finske Bugt. Kotka. Fyr atter tændt.**  
 (U. f. s. Nr. 10/231. Helsingfors 1934.)  
 Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Pirköyri* c.  $60^{\circ} 28' N. 26^{\circ} 59' E.$  *Tiutinen. Lelleri. Hietakari. Rankki. Manni.*  
 (E. f. S. Nr. 12/604 1934.)
823. **Finland. Finske Bugt. Seiskari. Suur Tytärsaari. Fyr slukket for Vinteren.**  
 (U. f. s. Nr. 10/230. Helsingfors 1934.)  
 Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Seiskari* c.  $60^{\circ} 02' N. 28^{\circ} 22' E.$  *Suur Tytärsaari* c.  $59^{\circ} 51' N. 27^{\circ} 11' E.$
824. **Finland. Finske Bugt. Pitkäpaasi. Fyr atter tændt.**  
 (U. f. s. Nr. 10/233. Helsingfors 1934.)  
 Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Kivskeri* c.  $60^{\circ} 24' N. 27^{\circ} 57' E.$  *Halli. Lilla Fiskaren.*  
 (E. f. S. Nr. 4/207 1934.)
825. **Finland. Finske Bugt. Koivisto. Fyr atter tændt.**  
 (U. f. s. Nr. 10/234. Helsingfors 1934.)  
 Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Ruonti* c.  $60^{\circ} 27' N. 28^{\circ} 21' E.$  *Verkkoluoto. Särkkäluoto.*  
 (E. f. S. Nr. 4/210 1934.)
826. **Finland. Seivästö. Fyr slukket for Vinteren.**  
 (U. f. s. Nr. 10/229. Helsingfors 1934.)  
*Seivästö* Fyr paa c.  $60^{\circ} 11' N. 29^{\circ} 02' E.$  er slukket for Vinterperioden.
827. **Polen. Sommerafmærkning.**  
 (A. a. N. Nr. V/64. Warszawa 1934.)  
 Omskiftningen af Vinterafmærkningen med Sommerafmærkning er paabegyndt.

**828. Polen. Rixhöft ESE. Vrag uskedeliggjort.**

(A. a. N. Nr. V/65. Warszawa 1934.)

Vraget af Dampskibet *Hardy*, der ligger sunket i 22 m Vand paa c.  $54^{\circ} 45',2$  N.  $18^{\circ} 40',5$  E., er uskedeliggjort saaledes, at mindste Dybde over Vraget er 16 m. Vragafmærkningen er inddraget.

(E. f. S. Nr. 11/561 1934. Kort Nr. 269.)

**829. (T). Tyskland. Rügen E.-Kyst. Arkona Fyr SE. Vrag.**

(N. f. S. Nr. 15/1313. Berlin 1934.)

Vraget af et 8000 ts stort Dampskib, hvorfra Forskibet, Overbygningerne samt Masterne rager over Vandet, ligger sunket i 10 à 12 m Vand paa c.  $54^{\circ} 40'$  N.  $13^{\circ} 27'$  E., c. 800 m fra Land.

**830. Tyskland. Femern S.-Kyst. Burgstaaken. Tilsanding.**

(N. f. S. Nr. 15/1237. Berlin 1934.)

Indsejlingsrenden til *Burgstaaken* Havn paa c.  $54^{\circ} 25',5$  N.  $11^{\circ} 11',7$  E., hovedsagelig mellem de to Moler ved Indsejlingen, er tilsandet, saaledes at der ved Middelvandstand er fundet Dybder paa 3,7 m.

(Kort Nr. 292.)

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

**831. (T). Danmark. Sundet. Taarbæk Rev Lys- og Klokketønde midlertidig ombyttet.**

*Taarbæk Rev* automatiske Lys- og Klokketønde paa c.  $55^{\circ} 47'$  N.  $12^{\circ} 40'$  E. er for et Tidsrum af c. 1 Maaned ombyttet med en almindelig Lys- og Klokketønde med samme Fyrkarakter.

(E. f. S. Nr. 15/793 1934).

**832. (T). Danmark. Sundet. Flakfort. Dragørfort. Skydeøvelser. Advarsel.**

E. f. S. Nr. 12/610 1934 annulleres og erstattes med:

Fra nedennævnte Søforter vil der i de vedføjede Perioder bliver afholdt Skydeøvelser med Kanon.

Fra *Flakfort* (c.  $55^{\circ} 42'$  N.  $12^{\circ} 44'$  E.) fra den 16. April til den 4. Maj d. A., begge Dage inklusive, om Dagen. Hovedskudretning: E., Skudafstand: indtil c. 5 Sm. Sikkerhedshøjde: c. 1,000 m.

Fra *Dragørfort* (c.  $55^{\circ} 35'$  N.  $12^{\circ} 41'$  E.) fra den 15. til den 31. Maj d. A., begge Dage inklusive, saavel om Dagen som om Natten. Hovedskudretning: E., Skudafstand: indtil c. 5 Sm. Sikkerhedshøjde: c. 1,000 m.

Naar Skydning finder Sted vises fra det skydende Fort:

Om Dagen: International Talstander 7 og

om Natten: 3 røde Lanterner hejst over og under hinanden.

Endvidere vil der  $\frac{1}{2}$  Time før Skydningens Begyndelse blive hejst følgende Signaler under den ene Raanok paa Signalmasterne paa *Middelgrundsfort* og *Dragørfort*:

1) Kugle, Kugle, Cylinder, Kugle, naar der skydes fra *Flakfort*, og2) Cylinder, Kugle, Kugle, naar der skydes fra *Dragørfort*.

Signalfigurerne hejses over og under hinanden, den førstnævnte Figur øverst. Naar der skydes paa Afstande over 6 km, hejses tillige en Kugle under Raaens anden Nok.

De nævnte Signaler er nærmest til Vejledning for Fartøjer, der manøvrerer i Farvandet, idet Skydningen vil blive standset for Skibe, der passerer dette.

Luftfartøjer advares imod, i de nævnte Tidsrum i Nærheden af de anførte Skudretninger at komme under de vedføjede Sikkerhedshøjder.

**833. Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborgsund. Nykøbing, Falster. Oplysning om Havn.**Ombygningen af *Nykøbing* Havn (c.  $54^{\circ} 46'$  N.  $11^{\circ} 52'$  E.) er nu fuldført.

Dybden ved det ydre Bolværk N. for *Christian den IX's Bro* er  $6,3$  m, ved Bolværket mellem forannævnte Bro og Jernbanebroen  $5,3$  à  $4,5$  m og i Havnen  $5,3$  à  $4,7$  m.

Dybden i Lystbaadehavnen, der ligger ved den N.-lige Ende af Havnekomplekset, er 3,0 m. I Indsejlingen til Lystbaadehavnen og i Benzinhavnen er Dybden 5,3 m.

Paa Strækningen fra *Christian den IX's Bro* til tværs af Indløbet til Benzinhavnen og Lystbaadehavnen er udlagt 5 Varpetønder tæt ved Grænsen for det uddybede 6,3 m Areal.

(E. f. S. Nr. 35/1943 1931. Kort Nr. 232, 244 og 299. Danske Lods, Side 524. Havnelods, Side 139.)

**834. Danmark. Lille-Bælt. Gammel-Pøl ENE. Vrag ufarligt.**

Vraget af Motorskibet *Meta Marie*, der var rapporteret at være sunket paa c. 54° 54' N. 10° 08' E., betragtes som ufarligt for Sejladsen og vil ikke yderligere blive eftersøgt.

(E. f. S. Nr. 15/639 1932.)

(Se Tillæg.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**835. Danmark. Kattegat. Nekselø Bugt. Havnsø Anlægsmole. Havnefyrtænder atter tændt og i Orden.**

Det hvide og grønne, faste Fyr ved *Havnsø Anlægsmole* er atter anbragt paa Plads i Lighed med tidligere paa Læmolens E.-lige Ende. 55° 45' (15") N. 11° 19' (30") E.

(E. f. S. Nr. 1/42 1934. Fyr-Fort. Nr. 197.)

**836. Kattegat. Herthas Flak E. Vrag ufarligt.**

Vraget af Dampskibet *Niemen*, der rapporteredes at være sunket paa c. 57° 38½' N. 10° 56' E., er forgæves eftersøgt. Vraget betragtes som ufarligt for Sejladsen og vil ikke yderligere blive eftersøgt.

(E. f. S. Nr. 41/1937 1932.)

**837. Danmark. Limfjorden. Hals Klokketønde genudlagt.**

Klokketønden *Hals* paa c. 56° 58' N. 10° 23' E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 15/800 1934.)

**838. Sverige. Kattegat. Mönster Lodsstation. Oplysning om Lodsudkigsstation.**

(U. f. S. Nr. 15/913. Stockholm 1934.)

*Mönster* Lodsudkigsstation paa c. 57° 21',<sub>4</sub> N. 11° 57',<sub>5</sub> E. er fra og med 1. Maj d. A. ude af Virksomhed efter Mørkets Frembrud.

### IV. Nordlige Ishav og Nordseen.

**839. Rusland. Lapland. Motovski Bugt. Gorodetzki Point. Fyr tændt.**

(N. t. M. Nr. 531. London 1934.)

Paa Baaken paa 69° 34' 10" N. 32° 50' 24" E., c. 8,5 Sm 85° fra *Pikshuev Point* Fyr, er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>. Flammens Højde: 30 m. Synsvidde: 8 Sm. Fyret er ubevogtet.

(E. f. S. Nr. 33/1984 1933.)

**840. Nordseen. Lyngvig W. t. N. Drivende Vrag.**

(Føreren af svensk Dampskib «Suecia».)

Den 15. April 1934. Vraggods observeret paa c. 56° 10' N. 7° 08' E., c. 34 Sm W. t. N. for *Lyngvig* Fyr.

**841. Tyskland. Ems Munding. Lystønder forandret.**

(B. a. Z. Nr. 83/853. 's-Gravenhage 1934.)

Nedennævnte Lystønder er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 5<sup>s</sup>, Lys 3,5<sup>s</sup>, Mørke 1,5<sup>s</sup>.

1. Rød Lystønde *WF* paa c. 53° 35',<sub>6</sub> N. 6° 35' E.

2. — — *EB (Hund O.)* paa c. 53° 26',<sub>2</sub> N. 6° 56',<sub>3</sub> E.

**842. Holland. Zeegat van Terschelling. Drivende Vrag indbjerget.**

(B. a. Z. Nr. 83/851. 's-Gravenhage 1934.)

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 15/752 1934 meddeles, at det deri omtalte drivende Vrag, som sidst var observeret paa c.  $53^{\circ} 29',5$  N.  $4^{\circ} 41'$  E., i Nærheden af *Terschellingbank* Fyrskib, er indbjerget.

(E. f. S. Nr. 15/752 1934.)

**843. (T). Skotland. North Carr Fyrskib ombyttes midlertidig med Lys- og Fløjte-tønde.**

(N. t. M. Nr. 542. London 1934.)

Omkring den 16. Maj d. A. ombyttes Fyrskibet *North Carr* paa c.  $56^{\circ} 18'$  N.  $2^{\circ} 32'$  W. midlertidigt for et Tidsrum af c. 3 Uger med en rød Lys- og Fløjte-tønde, der viser hvidt Et-Blink hver 6<sup>s</sup>. Nærmere Meddelelse om Fyrskibets Genudlægning fremkommer ikke.

**844. Skotland. Buchan Ness. Taagesignal forandres.**

(N. t. M. Nr. 550. London 1934.)

Den 11. Maj d. A. forandres Taagesignalet ved *Buchan Ness* Fyr paa c.  $57^{\circ} 28'$  N.  $1^{\circ} 46'$  W. til Tre-Stød hver 1<sup>m</sup>. 30<sup>s</sup>. Nærmere Meddelelse fremkommer ikke.

(Kort Nr. 264.)

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

**845. Frankrig. Le Havre Fyrskib. Undervandssignal atter i Virksomhed.**

(A. a. N. Nr. 14/594. Paris 1934.)

Undervandssignalet om Bord i Fyrskibet *Le Havre* paa c.  $49^{\circ} 32'$  N.  $0^{\circ} 09'$  W. er atter i Virksomhed.

(E. f. S. Nr. 6/335 1934.)

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

**846. (T). Frankrig. Port Navalo. Fyr midlertidig forandret.**

(A. a. N. Nr. 14/601. Paris 1934.)

*Port Navalo* Fyr paa c.  $47^{\circ} 33'$  N.  $2^{\circ} 55'$  W. viser for Tiden hvidt, rødt og grønt, fast Lys.

**847. (T). Frankrig. Ile d'Yeu. Les Chiens Perrins Fyr midlertidig slukket.**

(A. a. N. Nr. 14/596. Paris 1934.)

*Les Chiens Perrins* Fyr paa c.  $46^{\circ} 44'$  N.  $2^{\circ} 25'$  W. er for Tiden slukket.

**848. Spanien N.-Kyst. San Sebastian. Monte Urgull. Taagesignal gives atter.**

(A. a. I. N. Nr. 14/414. San Fernando 1934.)

Taagesirenen *Monte Urgull* paa c.  $43^{\circ} 19',3$  N.  $2^{\circ} 00',7$  W. er atter i Virksomhed. Taagesignalet er Bogstavet U hver 1<sup>m</sup>, Tone 6<sup>s</sup>, Pause 6<sup>s</sup>, Tone 6<sup>s</sup>, Pause 6<sup>s</sup>, Tone 18<sup>s</sup>, Pause 18<sup>s</sup>.

(E. f. S. Nr. 43/2485 1933.)

**849. Afrika W.-Kyst. Swakopmund Red. Tilsanding. Advarsel.**

(N. f. S. Nr. 14/1232. Berlin 1934.)

Paa *Swakopmund* Red har der dannet sig en Sandbanke, der strækker sig søværts indtil 1 Sm fra Brohovedet. Anløbningen af *Swakopmund* maa derfor anses for farlig, og det tilraades at udvise den største Forsigtighed.

c.  $22^{\circ} 40'$  S.  $14^{\circ} 31'$  E.

**850. Azorerne. Terceira. Contiendas Point. Fyr tændt.**

(N. t. M. Nr. 540. London 1934.)

Paa *Contiendas Point* er paa  $38^{\circ} 38' 23''$  N.  $27^{\circ} 05' 14''$  W. tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver  $15^s$ . Flammens Højde: 50 m. Synsvidde: 19 Sm. Hvidt, firkantet Taarn. — Fyret er ogsaa synligt fra Luften.

(E. f. S. Nr. 2/99 1934.)

**VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.****851. Spanien E.-Kyst. Burriana. Oplysning om Fyrbelysning.**

(A. a. l. N. Nr. 14/416. San Fernando 1934.)

1. Det midlertidige røde, faste Fyr paa Yderenden af den E.-lige Bølgebryders Tværmole paa c.  $39^{\circ} 52',_5$  N.  $0^{\circ} 03',_3$  W. er nedlagt og erstattet med et permanent Fyr, der viser hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, 4 Formørkelser hver  $30^s$ , Lys  $8,5^s$ , Mørke  $2^s$ , Lys  $2,5^s$ , Mørke  $2^s$ , Lys  $2,5^s$ , Mørke  $2^s$ , Lys  $8,5^s$ , Mørke  $2^s$ .

2. Det hvide Fyr med Gruppe-Formørkelser, 4 Formørkelser hver  $30^s$ , i den N.-lige Del af Husgruppen *Graco*, 30 m SW. for Munden af Floden *Seco*, er nedlagt.

(E. f. S. Nr. 9/469 1934.)

**852. (T). Baleariske Øer. Ibiza. Klippeøen Vedrá. Fyr midlertidig slukket.**

(A. a. l. N. Nr. 14/418. San Fernando 1934.)

*Vedrá* Fyr paa c.  $38^{\circ} 51',_7$  N.  $6^{\circ} 11',_3$  E. er for Tiden slukket.

**853. Algier. Oran. Oplysning om Vrag.**

(A. a. N. Nr. 14/602. Paris 1934.)

Vraget af *Edgar-Quinet*, der ligger sunket paa c.  $35^{\circ} 42'$  N.  $1^{\circ} 00'$  W., vedbliver at synke sammen. Kun et Taarn rager c.  $\frac{1}{2}$  m over Vandet.

**IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.****854. Forindien W.-Kyst. Port Dabhol. Ledefyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 523. London 1934.)

*Port Dabhol* bageste Ledefyr paa c.  $17^{\circ} 35'$  N.  $73^{\circ} 10'$  E., ved *Yeldur*, er forandret fra at vise grønt Lys til at vise rødt Lys.

**X. Asiens E.-Kyst med Japan.****855. Sunda Øerne. Rthio Stræde. Forbud mod Ankring ophævet.**

(N. t. M. Nr. 509. London 1934.)

Forbudet mod at ankre W. for *Pulo Dompa (Pulo Setumu)* paa c.  $0^{\circ} 53'$  N.  $104^{\circ} 25'$  E. er paa Grund af Fjernelsen af Telegrafkablerne ophævet.

**856. Sunda Øerne. Banka Stræde. Forbud mod Ankring ophævet.**

(N. t. M. Nr. 509. London 1934.)

Forbudet mod at ankre SW. for *Tanjong Kelian* paa c.  $2^{\circ} 05'$  S.  $105^{\circ} 08'$  E. er paa Grund af Fjernelsen af Telegrafkablerne ophævet.

**857. Sunda Øerne. Marawang Red. Forbud mod Ankring ophævet.**

(N. t. M. Nr. 509. London 1934.)

Forbudet mod at ankre NE. for *Ayer Itam* paa c.  $2^{\circ} 07'$  S.  $106^{\circ} 16'$  E. er paa Grund af Fjernelsen af Telegrafkablerne ophævet.



**858. Japan. Indlandshavet (Naikai). Aio Wan. Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 534. London 1934.)

*Aio Wan* Fyrs Synsvidde er formindsket fra 21 Sm til 10 Sm. Fyret er anbragt paa en 6 m høj Træmast og er synligt i Pejlinger fra 310° til 60°.  
c. 33° 59' N. 131° 26' E.

**XI. Bekendtgørelser m. m.****859. Belgien. Fyrskibene West Hinder og Wandelaar. Oplysning om Radiostationer.**

(B. a. Z. Nr. 74/757. 's-Gravenhage 1934.)

1. Radiotelegrafstationerne om Bord i Fyrskibene *West Hinder* (c. 51° 22' N. 2° 26' E.) og *Wandelaar* (c. 51° 22' N. 3° 00' E.) er permanent lukket for almindelig Trafik.
2. Ombord i de to i (1) nævnte Fyrskibe er indrettet Radiotelefonstationer, der i de første 5 Minutter af hver halve Time (0—5<sup>m</sup> og 30—35<sup>m</sup>) modtager eller afgiver Meddelelser fra eller til forbigående Fartøjer. Bølgelængde: 1667 kc/s (180 m). Rækkevidde: 100 Sm. Via *Ostende* Kystradio kan forannævnte Meddelelser modtages eller afgives til alle Tider Døgnet rundt.

**860. (T). Britiske Øer. Opmaalingsarbejder. Midlertidige Mærker udlægges. Advarsel.**

(N. t. M. Nr. 502. London 1934.)

I Tiden fra den 16. April til omkring den 16. November d. A. vil der blive foretaget Opmaalingsarbejder i nedennævnte Omraader, hvor der i den Anledning vil blive udlagt flydende Baaker eller Tønder med Stage og Flag. Mærkerne er ikke oplyst om Natten.

**I. England E.-Kyst:**

a. *Themsens* Munding. Et Omraade mellem Breddeparallerne 51° 40' N. og 51° 49' N., mod E. til 20 Favne (36,58 m) Kurven E. for *Galloper Shoal* og mod W. til *East Swin*.

b. *Yarmouth Red* og *Lowestoft Red* og den N.-lige Anduvning til *Yarmouth*.

c. *The Wash—Wisbech Channel* søværts til *Gat Channel*.

**II. Orkney Øerne og Shetlands Øerne:**

a. Et Omraade mellem Breddeparallerne 59° 47' N. og 60° 17' N. samt Meridianerne 0° 55' W. og 1° 30' W.

b. Et Omraade omkring *Fair Island* med en Radius paa c. 12 Sm og strækkende sig til *North Ronaldsay* og indtil 5 Sm af *Sumburgh Head*.

**III. Skotland W.-Kyst:**

Genopmaaling af *Loch Linnhe* fra Indløbet til *Sound of Mull*, mod N. til *Kilmalieu* Bugt indbefattende *Lismore Island*.

**IV. England W.-Kyst:**

Et Omraade i Nærheden af *The Smalls Rocks* mellem Breddeparallerne 51° 41' N. og 51° 48' N. samt Meridianerne 5° 45' W. og 5° 53' W.

**V. England S.-Kyst:**

a. Et Omraade mellem *St. Catherine's Point* og *The Needles*, mod S. til Breddeparallellen 50° 33' N. og mod W. til Meridianen 1° 46' W.

b. *Poole Havn* og Anduvninger søværts til ½ Sm S. for *Barren*.

c. *Spithead* og *Portsmouth Havn* Anduvning.

d. Et Omraade mellem *Beachy Head* og *Isle of Wight* mellem Meridianerne 0° 28' E. og 0° 40' W., mod S. til Breddeparallellen 50° 30' N. og mod N. til Kysten.

e. Genopmaaling af *Dover Havn*.

f. Et Omraade mellem *Folkestone* og *South Goodwin* Fyrskib fra Kysten c. 3 Sm søværts.

**VI. Irland W.-Kyst:**

Et Omraade i Nærheden af *Pollock Shoal*. c. 53° 40' N. 10° 03' W.

**861. Danmark. Store-Bælt. Kalundborg. Lodstakster.**

Marineministeriet har under den 10. April d. A. udfærdiget Bekendtgørelse om Takst for *Kalundborg* Lodseri. Bekendtgørelsen træder i Kraft den 1. Maj d. A. og samtidig bortfalder den under 10. Januar 1905 af Marineministeriet udfærdigede Takst for *Kalundborg* Lodseri.

**862. Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Augustenborg Fjord. Augustenborg. Havne-reglement.**

Under den 10. April d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt et nyt Reglement for Ordenens Overholdelse i *Augustenborg* Havn (c. 54° 56',<sub>6</sub> N. 9° 52',<sub>5</sub> E.) i Overensstemmelse med „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) danske Havne (Broer)“.

For Sejladsen inden for Havnens Omraade gælder „Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand“ af 29. Juli 1927.

Det til Havnen hørende Søomraade er begrænset af:

- a) Mod Øst: Vejdæmningen mellem Havnen og *Lillehav*.  
 b) Mod Vest: En ret Linie parallel med Vejdæmningen i en Afstand af 80 m W. for Bolværkets W.-ligste Punkt.

c) Mod Nord og Syd: Landgrænserne.

Havnen bestaar af et enkelt Bassin.

Dette Reglement træder i Kraft den 1. Juni 1934.

(Havnelods, Side 29).

**863. Tyskland. Nauen. Radiotidssignal. Oplysning om Udsendelse.**

(N. f. S. Nr. 14/1214. Berlin 1934.)

Radiotidssignalet fra *Nauen Radio* paa c. 52° 39' N. 12° 55' E. udsendes atter med Sender DFY: 16,<sub>55</sub> kc/s (18 130 m).

(E. f. S. Nr. 5/307 1934.)

(Se Tillæg.)

**Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.**

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

Korta eller  
Bogs Nr.

*England:*

- T Supplement No. 6 to West Coast of India Pilot.  
 T Supplement No. 5 to South America Pilot, Part III.  
 N 792 Malacca Strait. — Dindings river and approaches. Continuation of Dindings river.  
 R 534 South America, North-East Coast. — Approaches to Cayenne.  
 R 845 Fiji Islands. — Kandavu passage to Kowata island.  
 R 2449 British Columbia. — Lama passage and Seaforth channel.  
 † 792 Malacca Strait. — The Dinding islands and channel.  
 † 1200 Algeria. — Galita island.  
 † 176 Fiji Islands. — Nandronga harbour.  
 N 2484 England, East Coast, River Thames. — London to Thames Haven.  
 N 2925 Spain, North Coast. — San Sebastian to Santander.  
 R 3424 South America. — Beagle channel, Cabo San Pio to Isla Gable.  
 † 2884 River Thames. — London to Gravesend.  
 † 2728 Spain, North Coast. — Rio Bidasoa to Cape Penas.

*Tyskland:*

- R D. 241 Botten-See.  
 † D. 159 Deutsche Küste, Adler-Grund.

## Tillæg. Danmark.

### 864. Luftfyre. København—Rødby Havn tændes atter.

Luftfyrene paa Strækningen *København—Rødby Havn* vil i Perioden fra 1. Maj til 1. November d. A. være tændt fra c. Kl. 2230 til Solopgang. Luftfyre *Amager Syd* vil dog blive tændt allerede Kl. 2145 i samme Periode.

I den sidste Uge af April d. A. kan Luftfyrene være tændt paa Prøve.

### II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

#### 865. Danmark. Smaalandsfarvandet. Storstrømsbroen. Midlertidige Foranstaltninger.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 4/216 og 14/711 1934 meddeles, at samtidig med, at den i E. f. S. Nr. 14/711 1934 bekendtgjorte midlertidige Gennemsejling etableres (d. v. s. omkring den 1. Maj d. A.), bortfalder den nuværende Ordning, hvorefter samtlige under Arbejde værende Piller, udlagte Pramme etc. holdes belyst.

Det midlertidige Taagesignal, der vil blive installeret paa det N.-lige Træstillads paa Pille Nr. 24's Plads paa  $54^{\circ} 57' (56'') \text{ N. } 11^{\circ} 53' (18'') \text{ E.}$ , skal give To-Stød hver 30<sup>s</sup>. og ikke som tidligere meddelt To-Stød hver 1<sup>m</sup>.

(E. f. S. Nr. 4/216 og 14/711 1934. Kort Nr. 301.)

#### 866. (P). Danmark. Smaalandsfarvandet. [Guldborgsund. Guldborg. Oplysning om Broarbejder.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 7/360 1934 meddeles, at Broarbejdet ved *Guldborg* er saa langt fremme, at Broens Klapparti vil blive bragt paa Plads den 5. Maj d. A. og det faste Fag paa *Falstersiden* c. 8 Dage senere, hvorefter Sejladsen skal foregaa mellem den W.-lige Klappille og Landpillen paa *Lollandsiden*.

c.  $54^{\circ} 52' \text{ N. } 11^{\circ} 45' \text{ E.}$

(E. f. S. Nr. 7/360 1934. Kort Nr. 232, 244, 299, 279 og 280. Danske Lods, Side 523. Havnelods, Side 68.)

### XI. Bekendtgørelser m. m.

#### 867. England S.-Kyst. Mounts Bay. Oplysning om Lloydsignalstationer.

(N. f. S. Nr. 15/1258, Berlin 1934.)

1. *Penzance* Lloydsignalstation paa c.  $50^{\circ} 07' \text{ N. } 5^{\circ} 31' \text{ W.}$  er permanent nedlagt.

2. Følgende nye Lloydsignalstationer er oprettet:

a. *Porth Mellin (Mullion)* c.  $50^{\circ} 01' \text{ N. } 5^{\circ} 15' \text{ W.}$

b. *Penzer Point* c.  $50^{\circ} 04'_{,2} \text{ N. } 5^{\circ} 32'_{,5} \text{ W.}$

De to ovennævnte Stationer træder kun i Virksomhed overfor Skibe, som søger Læ for daarligt Vejr.

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

AKTIESELSKABET  
**MARITIME AGENCY**  
(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450      Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35  
KØBENHAVN K

★  
REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTRER

**BUNKERKUL**  
LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

★  
KONTRAHENTER FOR  
STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

**FRIED. KRUPP**  
GERMANIAWERFT  
AKTIENGESELLSCHAFT      KIEL

**SKIBSBYGNING**  
FRAGT- & PASSAGERSKIBE AF  
ENHVER STØRRELSE OG TYPE

SPECIALITET:  
TANKSKIBE OG  
LUKSUSYACHTS

EGNE DOKANLÆG  
FOR REPARATIONER  
OG OMBYGNING

**MASKINBYGNING**  
DIESELMOTORER - DAMPKEDLER  
TRYKLEJER

REPRÆSENTANT FOR DANMARK:  
**INGENIØR ALLAN THIERRY**  
TOLDBODVEJ 28    TLF. C. 10036    KØBENHAVN K.

**DRUËTA**

Druedrikken  
med  
Mælkesyre

**CARLSBERG**

*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

**O**wners' &

**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

**Price 13/-** postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
33, Amaliegade, Copenhagen.

TELEGR.-ADR.: YARD

TELEFON 4101, STATSTLF. 9

# A/S AALBORG MASKIN- & SKIBSBYGGERI

## TØRDOK 380'

AKTIESELSKABET

## HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 &amp; 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde.  
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.  
2 Tørdokke og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

## RADIO-GAVER      BREV-GAVER

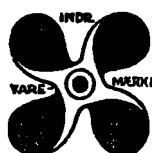
Enhver Gave-Ordre ekspederes  
samvittighedsfuldt og prompte

Forlang vore Tryksager hvis de ikke findes ombord

### GAVE-TELEGRAM A/s

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: GAVETELEGRAM · KØBENHAVN



Brug **Holzappel's**  
**International**  
**Skibsfarver**

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16. Telefon 5601. København K.

Telefon  
Helrup  
1619

## HERSKIND & WULFF

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

Salg af

Nutidens bedste elektriske Kedelrensnings- & Rustbankningsmaskiner  
Brug Kedelrensningsbriketten **RENZO**, er syrefri og renser  
ufejlbarlig. **Benyt** vore Specialolier: H. & W. Olie Nr. 1 til  
Indsmøring af Bundtanke, Kulkasser og Rendestene. — H. & W.  
Dæklak, hurtigtørrende til Paasmøring af Hoveddæk og Mellemdæk.

Telefon  
Kontor  
8712  
—  
Amaliegade  
41

**KAAS & SØRENSEN**  
INDEHAVER

Skibsklarering  
Kommission

## G. E. OLSEN

Bunkerkul  
Kul, Koks, Brænde  
Briketter

**HELSINGØR**  
Havnegade og  
nordre Havnearm  
Telf. 39 og 1139 · Privat 575

Benyt min „Pratt“ Benzintank vis & vis Posthuset

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

## “MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adr.: "Holmald"  
Amaliegade 38

## Jørgen A. Rasmussen, Copenhagen K.

Telegrams: Jorgaras

33, Amaliegade

World-wide supplies of

Bunker Coals, Fuel &amp; Diesel Oil, Stevedoring, Towage, Docking &amp; Shiprepairs, Insurance, Ships' Supplies

# SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 &amp; 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents  
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 17

FREDAG 27. APRIL 1934

41. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1934

Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1919  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleumsselskab A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Den danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegraf-selskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phønix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugser-selskaber.

## FRA UGE TIL UGE

Af Axel Gerfalk.

### DEN ULOVLIGE STREJKE

I vort sidste Nummer skrev vi, at den ulovlige Strejke var ikke officielt endt, men død og magtesløs. Den er nu ogsaa endt officielt, og baade Sømændene og Fyrbøderne har foretaget sig det eneste fornuftige at acceptere Redernes Tilbud. Sømændene valgte det første Alternativ, Fyrbøderne det andet. Tilbudene, der er præget af Redernes Maadehold og Samfundssind, lød saaledes:

#### Enten:

I. Arbejdet genoptages paa de i Forligsmandens Mæglingsforslag af 14. Marts d. A. fastsatte Vilkaar.

Det bemærkes, at der ikke heri ligger noget Tilsagn om, at Arbejdsgiverne frafalder de Krav, de i Anledning af den ulovlige Strejke har overfor Sømændenes Forbund eller dets Medlemmer,

#### Eller

II. Under Forudsætning af, at Reglerne med Hensyn til Forbundets Medvirkning ved Hyreanvisning bortfalder — se dog nedenfor under Punkt I — er Rederne villige til at gaa med til en Afslutning af Konflikten paa følgende Vilkaar:

1) Strejken hæves, og Sømændene gaar om Bord i Skibene i det Omfang, Forholdene tillader. Til Gennemførelse af dette gaar Dansk Dampskibsrederiforening ind paa at benytte Forbundets Medvirkning ved Forhyring indtil 1. August d. A.

Efter Arbejdets Genoptagelse maa der hverken fra Dansk Dampskibsrederiforenings eller fra Sømændenes Forbunds Side finde nogen Art af Boycotting, Blokade eller Forfølgelse Sted, hverken overfor de nævnte Organisationer eller overfor nogen i Dansk Dampskibsrederiforenings Medlemmers Skibe nu eller tidligere ansat Person.

2) Der maa ikke finde nogen Forfølgelse Sted efter Søloven.

3) Dansk Dampskibsrederiforening udsender et Cirkulære til Foreningens Medlemmer, indeholdende følgende Bestemmelser vedrørende Fortolkningen af den gældende Overenskomst:

ad Prgf. 6 b: I Troperne bør det tilstræbes at lægge den fastsatte Arbejdstid af 8 Timer mellem Klokkerne 6 Morgen og Klokkerne 6 Aften med et længere Ophold midt paa Dagen.

ad Prgf. 8: De i denne Prgf. Stk. 2 nævnte Rekvister er Karklude, Gulvklude og Skureborster, og pr. Mand udleveres der  $\frac{1}{2}$  kg Sæbe og  $\frac{1}{2}$  kg Soda om Ugen.

ad Prgf. 10 a: Denne Bestemmelse kan kun anvendes paa Folk, der er paamønstret Skibet.

ad Prgf. 12: Det paalægges Ledelsen ombord, saavidt Forholdene tillader det, at give de i denne Prgf. omhandlede Fridage og Ferie, og kun naar dette ikke lader sig gøre, at yde den fastsatte Hyreerstatning.

Udbetaling af Penge til Besætningen skal foregaa straks efter Arbejdstidens Ophør, og for saa vidt et Skib kommer til Land før Middag, skal Udbetalingen saa vidt muligt foregaa samme Dag.

I Overenskomstperioden maa Besætningens Størrelse i de enkelte Skibe ikke forringes, med mindre Besætningen er større end normalt i andre Skibe af tilsvarende Art, eller der foretages saadanne Ændringer med Hensyn til Skibets Anvendelse, Fart, Rute eller Indretning, at en Forringelse af denne Grund bliver berettiget.

Spørgsmaal om Berettigelsen af en paatænkt Forringelse af Besætningens Størrelse kan indankes for den i Overenskomsten fastsatte Voldgiftsdomstol.

4) Rederiforeningen frafalder Krav om yderligere Bod end den allerede idømte og betalte.

For Søfyrbødernes Vedkommende var Tilbudet af samme Indhold med Undtagelse af Punkt 3, der bar følgende Ordlyd:

ad Prgf. 3 a: Alle, der er beskæftiget i Maskinen (Maskinmestre, Elektrikere, Assisterende undtagne), skal opfylde de i denne Prgf. fastsatte Krav.

ad Prgf. 5 a: Naar Skibet er i Søen, og Søvagten er sat, maa denne ikke brækkes, før Skibet er fortøjet eller forankret.

ad Prgf. 5 b: 1 Troperne bør det tilstræbes at lægge den fastsatte Arbejdstid af 8 Timer mellem Klokkerne 6 Morgen og Klokkerne 6 Aften med et længere Ophold midt paa Dagen.

ad Prgf. 5 c: Naar Skibet ligger ved Land, og Søvagten drejer, ydes der Overtidsbetaling for saa vidt der bruges Damp til Spillene til Losning og Lastning udenfor normal Arbejdstid og paa Søn- og Helligdage, dog ikke for den 1. Time efter Ankomst og for de to sidste Timer inden Afgang (jfr. Prgf. 6 c og Prgf. 5 d).

ad Prgf. 6 a: For saa vidt Fyrbøderbesætningen af Hensyn til Skibets Jørestaaende Anløb af Havn pures ud

for at lempe Aske overbord, betales Overtid for dette Arbejde, naar det ikke foregaar i direkte Tilslutning til Vagten Tiltrædelse.

ad Prgf. 7: De i denne Prgf. Stk. 2 nævnte Rekviziter er Karklude, Gulvklude og Skurebørster, og pr. Mand udleveres der  $\frac{1}{2}$  kg Sæbe og  $\frac{1}{2}$  Soda om Ugen.

ad Prgf. 9 a: Denne Bestemmelse kan kun anvendes paa Folk, der paamønstret Skibet.

ad Prgf. 11: Det paalægges Ledelsen om Bord, saavidt Forholdene tillader det, at give de i denne Prgf. omhandlede Fridage og Ferie, og kun naar dette ikke lader sig gøre, at yde den fastsatte Hyreerstatning.

Som sagt, Sømandene valgte Enten, Søfyrbøderne Eller, og Strejken er altsaa nu helt ude af Verden. Forhaabentlig er den kommunistiske Indflydelse paa disse Fagforbund det ogsaa.

## SIR JOHN CADMAN OM BRÆNDSLESPROBLEMER

Som ung Ingeniør blev Sir John Cadman knyttet til Kulindustrien, og efter at have taget sin Doktorgrad i Naturvidenskab, var han i nogen Tid Professor ved Universitetet i Birmingham. Han er nu Formand for Bestyrelsen af Anglo-Persian Oil Company, Medlem af Bestyrelsen for Suezkanalselskabet og af Bestyrelsen for Great Western Railway samt Medlem af den britiske Konges økonomiske Raad.

I en Artikel i »The Shipping World« skriver Sir John Cadman om Forholdet mellem Kul og Olie som Brændselmateriale.

I de sidste Par og i Særdeleshed i Løbet af det forløbne Aar har baade den engelske Presse og det engelske Parlament vist en stadig voksende Interesse for de forskellige Sider af det nationale Brændselsproblem. Hovedkilden til denne Offentlighedens Interesse — hvis man da kan tilskrive den enkelt Kilde — er utvivlsomt den uhyre Arbejdsløshed indenfor den britiske Mineindustri samt Trangen til at bøde paa denne Arbejdsløshed. Den letteste Maade at gøre det er øjensynligt at bruge mere Kul, hvis man kan finde paa noget fornuftigt at bruge det til. Den anden Udvej, som ikke er saa lige til, er at forsøge paa gradvis at absorbere overflødige Minearbejdere i andre Industrier, der er af nyere Dato og ser ud til at være fremadskridende.

Hvad det førstnævnte Middel angaar, er det uægteligt vanskeligt at finde paa noget, der paa en normal økonomisk Basis kan fremme Afsætningen fra det britiske Kulmarked. Det er dog ikke umuligt, at efterhaanden som Storbritannien og den øvrige Verden arbejder sig ud af Krisen, at der vil ske noget, der væsentligt vil forbedre Forholdene indenfor Kulindustrien; ja, der er endda Grund til at tro, at dette vil være Tilfældet. Man kan dog ikke helt se bort fra den Kendsgerning, at nogle af de tabte Markeder er tabte for bestandig, hvilket ikke alene skyldes, at Industrien som Helhed for at spare paa sine Driftsomkostninger, særlig interesserer sig for at nedbringe sine Omkostninger til Brændsel ved at anvende enhver ny Methode, der kan bidrage sit til at faa mere ud af hver anvendt Ton Kul. Da det ikke har kunnet lykkes Kulindustrien at bremse denne for Kulafsætningen saa sørgelige Udvikling, har den maattet søge andetsteds hen for at faa Hjælp, og i Øjeblikket koncentrerer den al sin Energi om at fremstille Olje som en national Syndebuk og at finde Midler, hvorved man kan erstatte Anvendelsen af Olje med Anvendelsen af Kul.

### En populær Misforstaaelse.

Der synes i de hele taget at herske en fuldkommen vild Opfattelse af Statistikken paa dette Punkt. I Virkeligheden er det en meget ringe Del af Reduktionen i Kulforbruget, der skyldes, at den erstattes af Olje. Ikke desto mindre er der fornylig blevet vedtaget en Lov, der skal fremme Udnyttelsen af et ringe Kvantum britisk Kul, derved at man giver store Subsidier til indenlandsk Produktion af Olje. Samtidig fører

man en anden beslægtet Plan frem paa Marken gaende ud paa, at den britiske Flaade skal vende tilbage til Kullet. I begge Tilfælde hævder man, at disse Planer, hvilke Mangler de end har fra et økonomisk og teknisk Synspunkt, bidrager til at forøge den nationale Sikkerhed.

I denne kortfattede Artikel vil jeg dog ikke komme nærmere ind paa disse økonomiske og tekniske Konsekvenser af disse Planer. Men ingen af Planerne vil hjælpe Mineindustrien stort, da de Kvantiteter, der drejer sig om, kun repræsenterer en ubetydelig Brøkdelen af Nedgangen i Produktionen. Fra teknisk Side har man ikke Lov til for Alvor at paastaa at Erstatningen af Kul med Olje, i Særdeleshed til Søs, skyldes nogen Uvidenhed om disse Brændselsmidlers respektive Egenskaber.

### Almindelige kommercielle Betragtninger.

Den forøgede Anvendelse af Olje i Handelskibe er et Resultat af almindelige handelsmæssige Betragtninger, som ikke er vanskeligere at forstaa, end hvorfor man gik over fra Sejlskibe til Dampskibe. Det har staaet Rederen fuldstændig frit for at vælge den Drivkraft, der er bedst egnet til at nedbringe hans Omkostninger, saa han kan heldigt deltage i den skrappe Konkurrence paa det internationale Marked. Set fra Krigsflaadens Synspunkt er Forholdene langt mere indviklet. Her synes de tekniske Fordele ved Anvendelse af det flydende Brændsel at være dem, der har gjort Udslaget. Disse Fordele blev allerede forklaret af Mr. Churchill i 1913 i en Debat vedrørende den britiske Krigsflaadens Regnskaber. I en lignende Debat i Aar, efter 21 Aars Erfaring under meget vanskelige Forhold baade i Krig og Fred, er alle de Dyder, der fremhævedes af Mr. Churchill, blevet understreget af Captain Euan Wallace, Civil Lord of the Admiralty. Han udtalte, at et Skib med Oljefyr har praktisk talt den dobbelte Udholdenhed, kræver mindre Plads til Maskinen, kræver mindre Tid i Havn til at faa Brændsel og Proviant ombord, kan lettere manøvreres, kan holde sig oppe paa sin Maksimumshastighed, indtil al Brændslet er forbrugt, og har den taktisk set store Fordel, at der ingen Røg dannes, undtagen naar man ønsker det, ligesom Skibet ved Hjælp af en Pumpe kan føre sin Oljeforsyning derhen i Skibet, man ønsker det, saa at man derigennem kan rette For og Agterpartiet af et Skib, der er kommet til Skade, og op og derved muligvis hindre det i at synke.

Naar man tager disse Forhold i Betragtning, er det, rent bortset fra, hvorledes man bærer sig ad i Handelsflaaden, ganske uhensigtsmæssigt, hvis man udruster den britiske Flaade og den Baser paa en saadan Maade, at det staaer dem frit for at anvende enten Kul eller Olje baade i Krigs- og Fredstid. Gaar vi nu over til Spørgsmaalet det nationale Forsvar, maa vi stadig huske paa, at for Storbritanniens Vedkommende er det nationale Forsvar og Flaaden synonyme Begreber. Kort sagt, Spørgsmaalet drejer sig om, hvor-

vidt den britiske Flaade af Hensyn til den sikre Forsyning skal bygges om, saaledes at man overlader til eventuelle Modstandere at nyde godt af Oljens Fortrin, da man selv vil anvende Kul, fordi dette produceres i Wales, medens Oljen produceres i Udlandet.

#### Den nationale Sikkerhed.

Vedtagelsen af en saadan Plan vilde betyde et saa stort Tilbageskridt teknisk set, at det kun kan retfærdiggøres, hvis man da overhovedet kan retfærdiggøre det, ved at fremskaffe absolut uigendrivelige Argumenter for, at der foreligger een absolut Sikkerhed for Kullet Vedkommende og alleralvorligste Usikkerhed i det andet Tilfælde. Foreligger der virkelig et saa kraftigt Bevismateriale? Admiralitetet nærer aabenbart ikke den Opfattelse, thi Captain Wallace udtalte i Debatten om Flaadens Regnskab, at Englands Brændsels-

forsyning stort set var bedre sikret ved Olie end ved en fuldstændig Afhængighed af Kullet.

Det er ikke vanskeligt, selv for en Dilletant paa Strategiens Omraade, at gisne, hvorfor Admiralitetet nærer denne Opfattelse. Flaaden eksisterer nemlig for Imperiets Skyld, og dets Motto er, at Angreb ofte er det bedste Forsvar. Med denne Motivering foretages der betydelige Manøvrer Tusinder af Miles borte fra de britiske Øer, og de Flaadebaser, der forsyner disse Skibe, maa etableres paa en saadan Maade, at de kan klare alle Eventualiteter. Man skulde næsten ikke tro, det var nødvendigt at fremføre dette, hvis ikke der var fremkommet naive Paastande om den Maade, det var lettest at forsyne de Skibe, der patrulerede lige op ad Storbritanniens Kyster.

(Fortsættes næste Nr.).

## "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

Som ventet blev Sømandsstrejken hurtig afblæst, og forhaabentlig vil Samfundet blive forskaanet for lignende Strejker i Fremtiden.

Fragtmarkedet er som Helhed uforandret og lidet opimuntrende. Der har været Tilløb til Bedring i enkelte Markeder, men det blev ogsaa kun ved Tilløbet. La Plata, Australien og Østen var saaledes alle fastere i Ugens første Dage, men det er hurtigt gaet tilbage — delvis paa Grund af Fald i Kornpriserne. De nordamerikanske Markeder skuffer stadig, og der er heller ikke megen Trøst at hente i Korn- eller Trælastfrakterne fra Kanada; det samme gælder alle de hjemlige Markeder saavel som Kul til Middelhavet, Donau og Sortehavet.

#### TRÆLASTMARKEDET

er endnu meget stille og daarligt; de sidst rapporterede Afslutninger skuffer i høj Grad, saaledes kun 27/- fra 2 sydliske Havne til London, 35/- 2 Pladser Mellemsverige/Cardiff og 31/9 Umeå/Hull. — Russernes Noteringer er heller ikke bedret, og fra Kanada er Tendensen snarere nedadgaaende end omvendt. Det maa imidlertid haabes, at de Bestræbelser, som er i Gang for at forbedre Betingelserne i Trælastfarten, vil give et gunstigt Resultat, og til de nu gældende Fragter haster det ikke at slutte op.

#### KUL, KOKS etc.

arbejder meget lungt paa Basis af de samme lave Rater; der er bl. a. sluttet: 2,400 t. Blyth/Malmø 4/-, 2,800 t. E.C./København 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 1,600 t. Sønderborg 4/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 3,000 t. Forth/Sønderborg 3/11<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 2,000 t. Methil/Aalborg 4/-, 2,200 t. Boness/Aabenraa 4/3; Koks Dunston/Kbhvn. noterer 5/9 5/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 16/1 (800 t. Amsterdam/Kbhvn. 5/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 2,500 t.

#### MIDDELHAVET etc.

Der er en Ubetydelighed mere Efterspørgsel, men ikke nok til at kunne forbedre Raterne. Til Vest Italien sluttet 5/6,000 Tonnerer til 5/9, 6/7,500 t. 5/6, Pt. Said 5/9, Alexandria ca. 6/- Øerne 6/9.

Hjemgaaende: En Kontrakt paa 125,000 t. Erts Algiers/Bristol Kanalen er sluttet med spansk Tonnage til 6/-, fri Losning. Alexandria/Hull noterer fremdeles 9/- for store Baade; Bougie/Philadelphia 6,500 t. 8/3. Donau er slap med ganske faa Afslutninger til 13/9 Antwerpen/Hamburg, 14/3 U.K. ppt. Sortehavet har ikke noget positivt i Øjeblikket.

#### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Vestgaaende er fremdeles meget daarligt repræsenteret, og Raterne er derfor særdeles lave. Ud fra Montreal sluttet til 1/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> U.K., 1/3 Antwerpen/Rotterdam (en enkelt Baad endog kun 1/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d.); Albany/Antwerpen/Rotterdam 7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> c. Sukker Cuba/London eller Liverpool 12/- à 12/6 Maj, U.K. Kont. 13/6 Juni. Kul Baltimore/B. Aires 9/6 10/-, Hampton Roads/Rosario 10/6. Koks Beaumont/Middelhavet \$6.25 f.o.b.

Fra Vestkysten har det været smaat med Laster; den sidste Afslutning var 8,400 t. 19/- f.i.o. pr. Maj.

#### SYDAMERIKA

De udgaaende Kulrater er nogenlunde uforandrede og meget utilfredsstillende. Det hjemgaaende Marked var meget fast i Ugens Begyndelse, men slappede af senere, og Raterne ligger nu en 3d. à 6d. lavere. Gennemgaaende noteres og akcepteres 15/3 à 16/- for April/Maj, i enkelte Tilfælde ogsaa pr. Juni, fra n.a. til U.K. Kont. Til Antwerpen direkte har været betalt 15/- ppt. og Maj.

#### ØSTEN

Australien var meget aktiv i Ugens første Dage, og der blev sluttet en 5/6 Baade til 23/6 fra Vestlandet, 24/- Sydlandet; senere er disse Rater blevet en 6d. svagere. Vladivostok er ogsaa svagere, nemlig 23/- imod 23/6, og Dalny 21/- 21/6 for parcels. Saigon/Europa er værd 22/6 22/9. Kul Durban/Aden og Pt. Sudan 8/-, Karachi 7/-.

#### TIMECHARTER

6,800 t. m/v del. Montreal redel. Plate \$1. 5,300 t. del. Cuba redel. U.S. North of Hatteras 90c. 2,400 t. Rundrejse Vest Indien \$1.10.

## FRAGTRATETALLET

for Marts 1934

Januar—Marts 1925 gsnll.....		100.0
Marts 1933.....	103.9	Oktober 1933..... 99.3
April —.....	100.8	November —..... 98.3
Maj —.....	99.0	December —..... 98.9
Juni —.....	98.5	Januar 1934..... 99.7
Juli —.....	98.2	Februar —..... 99.3
August —.....	99.2	Marts —..... 97.5
September —.....	98.6	

Fragtratetallet faldt fra 99.3 i Februar til 97.5 i Marts. Nedgangen er for en mindre Dels Vedkommende foranlediget af en lavere Dollarkurs end i foregaaende Maaned, men den væsentligste Del skyldes en Nedgang i Fragterne for Kul, særlig i Farten til Danmark, og en Fortsættelse af Faldet i Kornraterne. Endvidere kan nævnes, at der noteredes lavere Rater i Sydfrugtfragten.

Paa Grundlag af Dansk Dampskibsrederiforenings Opægningsstatistik i Forbindelse med supplerende Oplysninger anføres nedenslaaende Oversigt, der omfatter samtlige Damp- og Motorskibe i den danske Handelsflaade.

Oplagte danske Damp- og Motorskibe ved Maanedens Begyndelse

	Antal Skibe	Brutto Reg. T.	Tons Dødv.
April 1933.....	95	203,000	308,000
Maj —.....	97	210,000	320,000
Juni —.....	78	190,000	289,000
Juli —.....	50	127,000	185,000
August —.....	41	99,000	138,000
September —.....	38	86,000	117,000
Oktober —.....	39	80,000	111,000
November —.....	40	81,000	115,000
December —.....	37	77,000	109,000
Januar 1934.....	36	73,000	102,000
Februar —.....	50	100,000	146,000
Marts —.....	50	99,000	145,000
April —.....	56	107,000	166,000

Opægningerne forøgedes i Marts Maaned med 8000 Brutto Reg.-Tons.



## HAVNETRAFIKKEN PAA ROTTERDAM OG NIEUWE WATERWEG

i Marts 1934

Af Generalkonsul H. M. Borregaard.

Den samlede Skibstrafik paa de 3 store europæiske Fastlandshavne har i Marts 1934 været ca. 508,000 Registrertons større end i Marts 1933. Forskellen i Tusinde Registrertons af ankomne Søskibes Nettotonnage er for hver af Havnene, for Marts 1934, sammenlignet med:

	Februar 1934	Marts 1933
Nieuwe Waterweg .....	+ 155	+ 93
Rotterdam .....	+ 160	+ 116
Antwerpen .....	+ 139	+ 12
Hamborg .....	+ 214	+ 39

Rotterdams Andel i den samlede Skibstrafik paa Nieuwe Waterweg steg i Marts Maaned aller til 84.7 pCt. mod 82.7 pCt. i den forudgaaende Maaned og 82.3 pCt. i Marts 1933. Forholdet mellem Skibstrafikken paa Rotterdam og paa Antwerpen var i Marts 49.18 til 50.82 mod 48.66 til 51.34 i den forudgaaende Maaned og 47.23 til 52.77 i Marts 1933. I Procent af ankomne Skibes Nettoindhold var hver Havns Andel i den samlede Skibstrafik:

	1934	1933	1934	1933
	Marts	Marts	Januar/Marts	Januar/Marts
Nieuwe Waterweg ....	35.53	34.58	35.95	34.61
(Rotterdam) .....	(30.08)	(28.46)	(30.55)	(27.43)
Antwerpen .....	31.08	31.81	31.38	32.46
Hamborg .....	33.39	33.61	32.67	32.93

Af Tilførsler i de første 3 Maaneder af indeværende Aar, sammenlignet med samme Periode i Fjor, nævnes:

	Jan./Marts 1934	Jan./Marts 1933
Kul .....	208,000 Tons	207,000 Tons
Erls .....	827,000 —	620,000 —
Jordolie .....	182,000 —	154,000 —
Spiseolie .....	16,000 —	29,000 —
Korn .....	731,000 —	726,000 —
Korn .....	252,000 Sække	291,000 Sække
Bananladninger ...	25 Baade	26 Baade
Frugt .....	1,064,000 Kolli	1,631,000 Kolli

Oversigt over Antallet af Skibe og Tonnagemængde, fordelt efter Nationalitet, indgaaet til Rotterdam i Marts 1934, samt Antallet af udgaaende Skibe i samme Maaned.

NATIONALITET	INDGAAEDE SKIBE		UDGAAEDE SKIBE	
	Antal (Damp- og Motorskibe)	Netto-Tons	med Ladh.	i Ballast
U.S.A. ....	12	43,150	10	2
Danzig .....	3	17,059	1	3
Danmark .....	12	21,460	6	7
Tyskland .....	270	354,862	201	71
Egypten .....	1	2,701		
Finland .....	17	15,571	10	1
Frankrig .....	54	70,820	53	6
Grækenland ....	13	35,314	14	5
Storbritannien ..	170	287,060	137	23
Italien .....	24	73,245	21	
Jamaica .....			1	
Jugoslavien ....	3	9,888	3	2
Japan .....	4	21,211	2	2
Lettland .....	5	5,057	3	3
Nederlandene ...	240	290,934	169	32
Norge .....	48	79,861	33	15
Panama .....				1
Polen .....	2	1,247	2	
Portugal .....	3	2,407	4	
Rusland .....	4	8,637	5	
Spanien .....	4	8,325	1	2
Sverige .....	49	42,697	42	9
	938	1,391,505	719	184

Ialt udgaaet: 903 Skibe.

## SKANDINAVISK SØMANDSHJEM

Foreningen for de Skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne har udsendt Aarsberetning for 1933.

Det afsluttede Driftsaar 1933 har som de foregaaende Aar været præget af stor Arbejdsløshed blandt Søfolkene.

Det har ogsaa vist sig, at Antallet af nordiske hyresøgende Søfolk ikke i væsentlig Grad er blevet formindsket i fremmede Havne. Mange Søfolk søger nemlig ud til de store Havnebyer for hellere at tage Chansen til en Hyre der end at blive hjemme og falde det Offentlige til Byrde. Mange opholder sig ogsaa til Stadighed i Udlandet, hvor det ofte synes lettere at faa Hyre end hjemme. Som Helhed kan det siges, at det ved vor Forenings Virksomhed er lykkedes at skaffe Hyre til en stor Del af de Søfolk, som var taget ind paa vore Sømandshjem delvis paa Trust — det vil sige faaet Lov at bo paa Hjemmene uden Forskudsbetaling. Det maa være indlysende, at det kan være kortere eller længere Mellemrum, hvad Chansen til Forhyring angaar. Det afhænger jo af, hvordan Forholdene i vedkommende Havn arter sig.

Sømandshjemmene har derfor haft sin store Opgave i at yde Søfolkene et hyggeligt og tiltalende Opholdssted med Enkelt- eller Fællesværelser, Læseværelser med Biblioteker paa Sømandenes Sprog, Bad, fri Læge og Medicin i Sygdomstilfælde og Anvisning til ny Hyre. Det maa virke opmuntrende, at man fra en af vore Udsendinge, som fornylig aflagde Besøg i et af vore Forenings Hjem, modtog Udtalelse om, at Institutionen afgav et saa smukt og imponerende Vidnesbyrd om Foreningens sympatiske Arbejde.

Sammenlignet med 1932 viser den i nærværende Aarsberetning indsatte Statistik at baade Antallet af Besøg og Besøgsdage er steget betydeligt. Men uden den modtagne Støtte saavel fra Myndighederne som fra Private, vilde

## Den nordiske Trælastgruppe

De i Trælastfarten fra Østersøen og Hvidehavet interesserede skaanske Redere har for nylig holdt Møde i Helsingborg og godkendte enstemmig det paa Mødet i Oslo af Repræsentanter fra Danmark, Norge og Sverige vedtagne Forslag til en Sammenslutning i Trælastfarten.

Gruppen holdt Møde her i København i Forgaars i Dansk Dampskibsrederiforenings Lokaler.

det ikke være muligt at hjælpe vore vanskeligstillede Søfolk.

Paa Grund af de store Krav som rejstes til Foreningen fra igangværende Hjem, har man desværre maattet udsætte Planerne om Oprettelse af de paatænkte Sømandshjem i London og Bordeaux. Behovet for disse Hjem synes utvivlsomt, men uden ny Kapital kan Foreningen ikke tage den økonomiske Styrke som trænges hertil.

Efter indhentet Redegørelse fra vore Tilsynscommiter synes Virksomheden ved de enkelte Sømandshjem stort set at have været tilfredsstillende.

For Cardiffs Vedkommende maa det nævnes, at Sømandshjemmet har opnaaet officiel Forhyringslicens fra Board of Trade med Autorisation til at udføre Forhyring til skandinaviske Skibe i Cardiff og nærmeste Omegn.

Der er sket Bestyrerskifte ved Sømandshjemmene i Rouen, Rotterdam og Marscille. I Rouen er ansat som ny Bestyrer Styrmand H. Vinther. I Rotterdam er Bestyrer Norenberg paa Grund af Sygdom traadt tilbage efter i næsten 30 Aar at have forestaaet Ledelsen af Hjemmet. Baade Norenberg og hans Hustru har i Løbet af disse Aar nedlagt et fortjenstfuldt Virke for de nordiske Søfolk, og mange er sikkert de som ved, hvor fortjent den Hvile er, som de nu nyder. Som ny Bestyrer er ansat Kaptajn Alf Tollefsen, tidligere ved Sømandshjemmet i Marscille. Til den ledige Stilling i Marscille er antaget Kaptajn W. Arleman.

Som sædvanlig er Sømandshjemmene blevet inspiceret i Løbet af Aaret, og de nødvendige Reparationer og Udbedringer er blevet foretaget. Gennemgaaende er derfor alle Hjemmene i god Stand. De Forbedringer som er paakrævet ved enkelte Hjem bliver udført efterhaanden som vore Midler tillader det.

De sædvanlige Statsbidrag er i det forløbne Aar modtaget fra de tre nordiske Lande.

I Norge viste Stortinget Foreningen den Velvilje foruden Statsbidraget at stille til Foreningens Disposition 20,000 Kr. af Krisemidlerne. Antallet af norske arbejdsløse Søfolk viste sig nemlig særdeles stort. Disse Midler satte Sømandshjemmene i Stand til at hjælpe et stort Antal norske Søfolk over en vanskelig Tid. Der bliver ført særlig Regnskab med nøjagtig Oplysning over de norske Søfolk, som paa denne Maade bliver hjulpet.

I Aarets Løb har Foreningens norske Afdeling ved egne Midler kunnet hjælpe en Del af de uddannede Skoleskibdrengene til emploi.

873. **Sverige. Mönsterås og Timmernabben. Oknö—Väderö. Sømærker inddraget.**  
(U. f. s. Nr. 16/978. Stockholm 1934.)  
Nedennævnte Sømærker ved det indre Løb mellem *Oknö* og *Väderö* er permanent inddraget:  
1. Stagerne paa henholdsvis c. 57° 00',<sub>06</sub> N. 16° 33',<sub>10</sub> E. og c. 56° 58',<sub>05</sub> N. 16° 32',<sub>00</sub> E.  
2. Stagerne med Kost paa henholdsvis c. 56° 59',<sub>90</sub> N. 16° 33',<sub>00</sub> E., c. 56° 59',<sub>80</sub> N. 16° 32',<sub>90</sub> E. og c. 56° 58',<sub>00</sub> N. 16° 32',<sub>68</sub> E.  
(E. f. S. Nr. 4/178 1934.)
874. **Sverige. Indenskærsløbet ved Eknö. Sømærke inddraget.**  
(U. f. s. Nr. 16/977. Stockholm 1934.)  
Stagen med Kost paa c. 57° 35',<sub>80</sub> N. 16° 44',<sub>15</sub> E. er permanent inddraget.  
(E. f. S. Nr. 4/182 1934.)
875. **Sverige. Valdemarsviken. Sømærke udlagt.**  
(U. f. s. Nr. 16/976. Stockholm 1934.)  
En Stage er udlagt paa c. 58° 09',<sub>02</sub> N. 16° 41',<sub>70</sub> E., ved W.-Siden af Løbet til *Valdemarsvik* ved *Krogsmåla*.  
(E. f. S. Nr. 12/592 1934.)
876. **Sverige. Arkö—Mem. Fyr atter tændt.**  
(U. f. s. Nr. 16/1024. Stockholm 1934.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Ettersundet sydöstra* c. 58° 26' N. 16° 40' E. *Ettersundet nordvästra*.  
(E. f. S. Nr. 1/5 1934.)
877. **Sverige. Løbet Oxelösund—Norrköping ved Femöre huvud. Afmærkning forandret.**  
(U. f. s. Nr. 16/974. Stockholm 1934.)  
1. En Stage med Kost er udlagt paa 58° 38',<sub>72</sub> N. 17° 06',<sub>30</sub> E., SE. for en 3 m Grund.  
2. Stagen paa c. 58° 38',<sub>25</sub> N. 17° 05',<sub>65</sub> E., ved *Rödskärsgrundet*, er ombyttet med en Stage med Kost.  
(E. f. S. Nr. 4/186 1934.)
878. **Sverige. Bråviken. Afmærkning forandret.**  
(U. f. s. Nr. 16/975. Stockholm 1934.)  
Følgende Forandringer i Afmærkningen ved Løbet til *Norrköping* er foretaget:  
1. En Stage er udlagt paa c. 58° 39',<sub>0</sub> N. 16° 25',<sub>9</sub> E. ved en 7,4 m Grund.  
2. Stagen med Tvertræ paa c. 58° 39',<sub>15</sub> N. 16° 24',<sub>90</sub> E. ved *Bodagrund* er ombyttet med en Stage med Kost.  
3. En Stage med Tvertræ er udlagt paa c. 58° 39',<sub>10</sub> N. 16° 23',<sub>95</sub> E. ved en 6 m Grund.  
(E. f. S. Nr. 3/121 1934.)
879. **Sverige. Stockholm Skærgaard. Södergrundan Klokketønde genudlagt.**  
(U. f. s. Nr. 16/973. Stockholm 1934.)  
Klokketønden *Södergrundan* paa c. 59° 15' N. 19° 03' E. er atter udlagt paa Station og den midlertidig udlagte Stage med Kost inddraget.  
(E. f. S. Nr. 9/447 1934.)
880. **Sverige. Öregrundsgrepen. Bellonagrundet Lystønde genudlagt.**  
(U. f. s. Nr. 16/972. Stockholm 1934.)  
Lystønden *Bellonagrundet* paa c. 60° 22' N. 18° 24' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 4/193 1934.)
881. **Sverige. Öregrund Skærgaard. Getryggen Lystønde genudlagt.**  
(U. f. s. Nr. 16/1024. Stockholm 1934.)  
Lystønden *Getryggen* paa c. 60° 12' N. 18° 48' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 7/357 1934.)

## HAMBORGS HAVN: HAFENBETRIEBS-VEREINS AARSBERETNING

»Hafenbetriebs-Verein« har udsendt sin Aarsberetning, der er koncis og kort som sædvanlig, skriver Generalkonsul M. L. Yde i en Indberetning til Udenrigsministeriet:

Den søværts indgaaende Godstrafik har i Beretnings-aaret med 12,920,000 Brutto-Vægts-Tons imod 12,953,000 Brutto-Vægts-Tons næsten holdt sig paa samme Højde som i det foregaaende Aar. Ogsaa den søværts udgaaende Godstrafik har kunnet hævde sig. Den udgjorde 6,660,000 Brutto-Vægts-Tons imod 6,874,000 Brutto-Vægts-Tons i det foregaaende Aar og var saaledes altsaa kun 3.1 pCt. mindre. En Bedring i Godstransitten indtraadte hovedsageligt i det andet Halvaar, da den almindelige Bedring allerede i stærkere Grad havde gjort sig gældende.

Ogsaa Søskibstrafikken har med 35,565,000 Netto-Register-Tons holdt sig paa samme Højde som ifjor. De tyske Skibes Andel beløb sig ligesom ifjor til 44 pCt. Ligeledes har Skibenes Ladning gennemsnitlig været den samme.

Den almindelige Bedring i Verdenshandelstrafikken kom i mindre Grad Hamborg end de kontinentale Konkurrencehavne tilgode. Rotterdams Godstransit forhøjedes saaledes som en Følge af Bedringen indenfor den vesttyske Industri med 8.9 pCt., særlig for Transit af Kul og Erts. I Antwerpen steg den søværts transiterede Godsmængde med 8.8 pCt. I Amsterdam forblev den omtrent uforandret. I Bremen steg den søværts gaaende Godstrafik med 9.1 pCt. Samtidig er i Bremen — i Modsætning til Hamborg — den indgaaende Godsmængde gaaet lidt tilbage, nemlig med 1.8 pCt., hvorimod den udgaaende Godsmængde er steget med 26.2 pCt. Dette kan ikke alene føres tilbage til Stigningen i Kuludførslen, der blev fremkaldt ved Isvanskighederne paa Rhinen i December Maa-ned. Kuludførslen steg ganske vist med 168,000 Brutto-Vægts-Tons eller 165 pCt. i Sammenligning med det foregaaende Aar, men selvom man udelader Kullene,

beløber Stigningen i den søværts udgaaede Godsmængde sig dog til 17.4 pCt.

Lægger man den transiterede Godsmængde til Grund, staar Rotterdam med 22.5 Millioner Tons i første Række, hvorved der dog maa tages Hensyn til, at der i overvejende Grad er Tale om Styrtegodstransit. Derefter følger Hamborg med 19.6 Millioner og Antwerpen med 19 Millioner Tons.

Hvad angaar Udførslen, oversteg Antwerpen Hamborg med 2.4 Millioner Tons, d. v. s. 17 pCt., medens den indgaaende Transit androg 2.9 Millioner Tons mindre end i Hamborg. Amsterdam og Bremen staar med henholdsvis 4.8 og 4.7 Millioner Tons omtrent ens.

Sammenlignet med Førkrigstiden har Amsterdam haft den bedste Udvikling. Antwerpen holdt sig paa samme Højde som før Krigen. Rotterdam naaede 80 pCt., Hamborg 67 pCt. og Bremen 64 pCt. af den i 1913 transiterede Godsmængde.

### Efterslet fra „Farsø“s Forlis.

Paa Foranledning af Søfartsministeriet afholdtes i Gaar et Forundersøgelserforhør ved Sø- og Handelsretten med Styrmand Frederik Joensen for Overtrædelse af Sømandslovens Paragraf 84.

Sigtelsen gaar ud paa, at Styrmanden, der i sin Tid var paamønstreret Skonnerten »Farsø«, har foranlediget dette Skibs Forlis den 21. Februar ved Husby Klit. Da »Farsø« gik paa Grund, var Styrmanden ikke klar over dens Position.

I Retten blev det oplyst, at Styrmanden havde Ordre til at varsko Kaptajnen, naar der var taget Lodskud Kl. 2. Dette skete indtil videre ikke, og da der en Time senere blev taget Lodskud igen, var Styrmanden klar over, at Skonnerten var kommen ud af Kursen. Naar han ikke varskoede Kaptajnen skyldtes dette, at han mente, Fyrene kunde ses indenfor en Afstand af 15 Sømil, der var saaledes efter hans Opfattelse ingen Grund til at nære Ængstelse.

Sagen gaar nu tilbage til Søfartsministeriet, hvorefter der træffes Bestemmelse om Tiltalespørgsmaalet.

## DANMARKS SKIBSLISTE

### Sejlskibsflaaden synger paa sit sidste Vers

Den officielle »Danmarks Skibsliste«, der udgives af Søfartsministeriet og forhandles af Det kongelige Søkort-Arkiv, foreligger nu i 1934-Udgaven af Ud-seende og Indhold som de nærmest foregaaende Ud-gaver. Det nye internationale Signalsystem, der traadte i Kraft den 1. Januar, har dog givet Anledning til en lille Forandring, idet der paa Bogens to første Sider i Farvetryk findes gengivet alle til det nye System hørende Flag. Nyt er det ligeledes, at der er optaget en Liste over de danske Krigsskibe.

Det viser sig, at den danske Sejlskibsflaade i Løbet af 1933 har været Genstand for en ny Aareladning, saaledes at vi kun har ialt 59 af vore Sejlere tilbage. Afgangen har i Aarets Løb været 17, hvilket svarer til omtrent 25 pCt. — Tilgangen har været null!

Afgangen fordeler sig saaledes, at 2 er forliste, 4 er solgt til Udlandet, 3 er ophuggede og 8 ommaalt, idet de er blevet omdannet til Motorskibe.

Af Sejlskibene er de fleste hjemmehørende paa Ærø, nemlig 14, hvoraf 13 i Marstal og 1 i Ærøskøbing. Derefter følger Bornholm med 8. I Svendborg er nu kun 3 hjemmehørende, og heraf er det ene nærmest knyttet til Thurø. Langeland har kun 1 eneste, nemlig i Lohals. I Vejle er der 2 tilbage og i Aarhus ligeledes 2. I sønderjydske Havne er der 4, i København 6, i Esbjerg kun 1, i Odense 1, i Nyborg 1 og endelig er der paa hele Lolland-Falster 2 tilbage, det ene i Nakskov, det andet i Bandholm — og

det varer sikkert kun faa Aar, inden det er forbi med at se de sidste Skonnerte, Galeaser, Jagter, tomastede Kuttere, Brigger, Evertgaleaser o. s. v. pløje vore blaa Vande.

Den ældste Skude er Jagten »Anna« af Vejle; den er bygget i Marstal 1794, og dengang hed den »De fire Brødre« — den maa der have været godt Egetømmer i! Den næstældste er Briggen »Hvalfisker«, der tilhører Sømandshøjskolen i Svendborg. Den blev sat i Vandet i 1801 i Kalmar.

Registret over danske Handelsskibe er som sædvanligt delt i Dampskibe og Motorskibe, der igen er delt i to Grupper, henholdsvis paa over og under 50 Tons Brutto, samt Sejlskibe. Endelig findes en For-tegnelse over den færøiske Handelsflaade.

Af de vedføjede Tabeller ses, at Handelsflaaden ved Aarets Begyndelse bestod af ialt 1959 Skibe paa tilsammen 1,140,298 Brutto Tons. Det er 31 Skibe og 49,858 Tons mindre end for et Aar siden. For de Bevægelser indenfor Skibsgrupperne, der har ført til denne Nedgang, gives en specificeret Oversigt. Der er i 1933 afgaaet 22 Skibe ved Forlis, 38 er solgt til Udlandet og 9 er ophuggede. Der er tilgaaet 21 nybyggede Skibe, fra Udlandet er indkøbt 16 og ved Ommaaling, Overførsel til og fra Regeringsskibs-Gruppen er der sket en Netto-Tilførsel af et Skib. Tilgangen fordeler sig med 13 Dampskibe og 36 Motorskibe, Afgangen med 30 Dampskibe, 33 Motorskibe og 17 Sejlskibe. To Dampere og otte Sejlskibe er i Aarets Løb forsynet med Motorer og overført til denne Gruppe.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## AALBORG

**RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.***(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)***AALBORG**

LLOYD'S AGENT

Telefon: 4120  
Statstelefon: 16Telegram-Adr.:  
»Maritime«

## KALUNDBORG

**O. L. OMØE**TLGR. ADR. **KALUNDBORG** TLGR. ADR.  
OMØE Skibsmægler Lloyds Agent OMØE**Befragtning, Klarering, Assurance,  
Stevedoring og Spedition.**TELEFON NO. 4. 601.  
— STEVEDOREKONTORET 625.

## ASSENS

**ALFRED LARSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

**ASSENS**TELGR.-ADR. „SHIPPING“. — STATS-TELF. 10. — TLF. 200.  
PRIVAT TELEFON: ASSENS NR. 480.

## KOLDING

**A. GJØRDING****KOLDING**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING ·-· KLARERING ·-· SPEDITION ·-· ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

## BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

**BANDHOLM**

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

## KØBENHAVN

**ALFRED CHRISTENSEN**

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43

Telf. 221

Dampskibsreder

Dampskibs- og Havariagent

Befragtningsforretning

## ESBJERG

**C. BREINHOLT**

SKIBSMÆGLER

INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN

**ESBJERG**

Britisk Vice-Consul — Lloyds Agent

Telefon 57 &amp; 1262 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.

## MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Edsvoren Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1 — Statstelf.: Mariager Nr. 6

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

## NAKSKOV

**J. LAURITZENS  
MÆGLERFORRETNING**SKIBSMÆGLER, SHIPBROKER  
SCHIFFSMAKLER**ESBJERG**

TELEGR.-ADRESSE: LAURITZEN, ESBJERG

**Casper Andréa's Eftflg.**

ved

**Halfdan Rasmussen**

edsv. Skibsmægler

**NAKSKOV**

Telegr.-Adr.: „Andrea“

Statstelefon Nr. 7  
Telefon Nr. 108, 408 & 618

## FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

**FAABORG**

Telegramadresse: NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 509

## NYKØBING F.

Telefon 137 & 757  
Telegram-Adr. »Marquardt«**Marquardt & Tornøe**

Indehaver: Emil Petersen

Edsv. Skibsmægler

Nykøbing F.

## FREDERICIA

**JULIUS MORTENSEN**

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT — BRITISH VICE-CONSULATE

(GRUNDLAGT 1878)

**FREDERICIA**TELEGR.-ADR.: „MORTENSEN“ TELEF. NR.  
THE BOE CODE - SCOTT'S CODE 10th ED. 87 OG 464

## NØRRESUNDBY

**N. C. BACH**

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

**NØRRESUNDBY**

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

## HOLBÆK

**JØRGEN L. FISKER***(H. MUNCH'S EFTFL.)*

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

(SHIPBROKERS SCHIFFSMAKLER SKEPPSMAKLARE)

Telefon Nr. 166 HAVNEVEJ 40  
**HOLBÆK** Telegr.-Adr.: »Fisker«

ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN

Lloyds Agent

Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

## SAXKJØBING

**HOLGER KRISTIANSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

DAMP- &amp; SEJLSKIBSBEFRAGTNING

**SAXKJØBING**

DANMARK

TELEFON Nr. 184 &amp; 802

TELEGRAM-ADR.:  
„SKIBSMÆGLEREN“

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Indkomne Skibe i Københavns Havn i Marts Maaned  
1934

	Antal	Registrertons
Danske .....	1,365	346,848
Svenske .....	252	54,645
Norske .....	16	19,127
Tyske .....	100	19,197
Engelske .....	20	18,894
Franske .....	2	1,626
Finske .....	27	19,661
Hollandske .....	15	8,081
Letlandske .....	5	5,246
Estlandske .....	1	1,167
Islandske .....	2	1,832
Amerikanske .....	9	28,755
Græske .....	4	9,359
Polske .....	2	2,504
Danzigske .....	2	5,901
Østrigske .....	1	134
Rumænske .....	1	2,261
	1,824	545,238

## Københavns Navigationsskoles Resultater

I April Maaned afholdtes Eksamen med følgende Resultater:

## Styrmandseksamen.

Hans C. Andersen, Esbjerg 127. Knud H. Christensen, Nordrup 176 (Udmærkelse). Theodor M. Dahl, København 165. Torben Damgaard, København 167. Arne Z. Gjødrik-Andersen, Haarby 163. Georg L. Hammer, København 109. Kjeld N. J. Hansen, Taarbæk 139. Vigand K. Hansen, København 150. Gunnar J. B. Hector, København 137. Svend Lohmann, København 145. Thorkild Munch-Nielsen, København 155. Svend C. J. Madsen, Frederiksberg 135. Zachø W. A. Pedersen, København 186 (Udmærkelse). Georg K. Poulsen, København 142. Jens M. Stamphøj, Dybe, Ringkøbing 168. Wenzel M. Tornøe, Brørup 169. Erling R. Vierø, København 152. Jens P. L. Østergaard, København 157.

En Elev bestod ikke.

For at bestaa kræves 87 og højeste Karakter er 203.

## Skibsførereksamen.

Peter L. Bang, Frederiksberg 102. Henry P. V. Berg, Hellerup 116. Ejner P. Hjelmholm, København 123. Hugo Høyer, Ørting 104. Knud Ibsen, Lemvig 91. Svend L. Kurtzhals, København 104. Børge L. Lauesen, Frederikshavn 95. Vagn U. Lærkesen, Knudsker 109. Henrich A. Lønstrup, Skagen 109. Jens H. Pedersen, Glerup 111. Knud E. Pedersen, København 121. Kristian K. Petersen, Roskilde 133. Svend A. J. Petersen, Helsingør 137. Ulrik V. W. Rasmussen, Odense 106. Hans E. Schwalbe, Rockford, England 95. Charles M. Sundby, København 125. Carl G. Thygesen, Fjerriislev 111.

Alle bestod.

Svend A. J. Petersen modtog Richelieus Flidspræmie, en Sekstant.

For at bestaa kræves 84 og højeste Karakter er 168.

## Radioexpedientprøverne.

Til 1. Klases Certifikat: P. F. Hansen, Hellerup, 5,4. K. C. Brønnum, indstillet fra Svendborg 6,7.

Til 2. Klases Certifikat og Telefonprøven: A. K. Andersen, København, 6,2 og 6,3. B. Fremming, Helsingør,

5,2 og 5,5. M. Heckscher, Frederiksberg, 5,7 og 6,3. P. Nielsen, Krogsbæk, 4,0 og 4,5 (skal til Omprøve). J. Nørsgaard, Gerlev, 6,7 og 6,8. S. Rubeksen, Thorshavn, 5,6 og 5,5. F. Sundvig, København, 6,1 og 6,8. H. Sørensen, København, 6,2 og 6,3. U. Thygesen, København, 6,1 og 5,8. M. Uldall-Ekman, Ordrup, 5,4 og 5,5. J. Nielsen, Allestrup, bestod ikke til 1. Klasse, men faar 2. Klases Certifikat.

## Ansvarlig for Fejlekspedition

Skibsmægler Chr. Jensen af Aalborg havde overfor Harald Kjærs Trælastkompagni i København paataget sig at besøge Ekspeditionen af en Ladning Træ til forskellige Aftagere i Nordjylland, efter at Ladningen pr. Skib var sendt til Aalborg. En af Aftagerne, Købmand Dybro Jørgensen af Sindal, fik imidlertid 380 Kubikfavne Træ for lidt, og Firmaet i København maatte erstatte Manglen, hvilket paaførte det en Udgift paa 366 Kr. Derefter søgte Firmaet ifølge »Jyllandsposten« Regres hos Skibsmægleren i Aalborg, idet han mente, at han maatte være ansvarlig for Fejlekspeditionen; der var i Ladningen, hvad der skulde være, og naar en af Aftagerne havde faaet for lidt, maatte det bero paa, at en anden havde faaet for meget, og denne skulde nu efterspores.

Skibsmægler Jensen blev frifundet ved Underretten, men ved Vestre Landsret blev han kendt ansvarlig for Manglen og dømt til at erstatte Trælastfirmaet de 366 Kr. og betale det 200 Kr. i Sagsomkostninger.

## American Scantic Line

American Scantic Line's herværende Agentur, Moore & McCormack A/S., er udnævnt til Generalrepræsentant for Danmark for Pennsylvania Railroad i New York og Philadelphia. Linien er derefter i Stand til at kunne befordre Gods fra Danmark paa gennemgaaende Konnossementer til samtlige indenlandske Pladser i U.S.A. og Canada.

## Rumænien og monopoliserede Varer

Den kongelige Gesandt i Belgrad indberetter, at i Henhold til nye Bestemmelser i den rumænske Toldlov er det paa det strengeste forbudt Besætningen ombord paa Skibe at tage med i Land i rumænske Havnebyer selv det mindste Kvantum af Varer, der omfattes af de rumænske Statsmonopoler. Svære Bøder vil blive idømt for Overtrædelse af dette Forbud. De Monopolartikler, som Besætningen maatte være i Besiddelse af, maa kun anvendes om Bord.

## Nedgang i Oplægningerne

Dansk Dampskibsrederiforenings Medlemmer havde den 24. April oplagt 45 Skibe svarende til 91,725 Brutto Register Tons eller 146,378 Dødvægt Tons, altsaa en Nedgang paa fem Skibe fra sidste Uge.

## Bestaaede Maskinisteksaminer

Direktøren for Maskinistundervisningen meddeler, at ved de i Foraaret 1934 afholdte Maskinisteksaminer har Resultatet været følgende:

Til *Motorpasserprøven* mødte 69 Eksaminander, hvoraf 64 bestod.

Til *Maskinpasserprøven* mødte 26 Eksaminander, hvoraf 20 bestod.

Til *Den almindelige Maskinisteksamen* mødte 67 Eksaminander, hvoraf 60 bestod.

Til *Haandværksprøven* mødte 64 Eksaminander, hvoraf 63 bestod.

## POSITIONSLISTE PR. 24. APRIL 1934

## A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk-Ruten.  
s.s. *Aalborg*, ank. Southampton 20.4.  
s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *Aarø*, Olesen, afg. Port Talbot 19.4. til Palermo.  
m.t. *Aase Mærsk*, rapp. 150 m S. for Landsend 7.4. til Curacao.  
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Nakskov 21.4.  
s.s. *Agnete Mærsk*, afg. Beirut 26.3. til Jaffa.  
s.s. *Alabama*, Jarltorp, afg. Bahia Blanca 18.4. til Kbhvn.  
s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimby Ruten.  
s.s. *Algarve*, Ørbech, afg. Thunis forv. 25.4. til Marseille.  
s.s. *Alsia*, Heindorn, pass. Gibraltar 22.4. p. R. t. Marseille.  
s.s. *Alssund*, Nielsen, afg. Norfolk 17.4. til San Domingo.  
m.s. *Amerika*, Knudsen, ank. San Francisco 20.4.  
m.s. *Annam*, Kragelund, ank. Hargshamn 20.4.  
m.s. *Anglo Mærsk*, ank. Hamborg 5.4.  
m.t. *Anna Mærsk*, ank. Manila 31.3.  
m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Kbhvn. 23.4. til Aarhus.  
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Kbhvn. forv. 24.4. til B. Aires.

s.s. *Arnold Mærsk*, ank. Dublin 6.4.  
s.s. *Askø*, Kolster, ank. Helsingør 19.4.  
m.s. *Asnæs*, Ankersen, afg. Strøby 24.4. til Runcarn.  
m.s. *Astoria*, Nørregaard, ank. Kbhvn. 19.4.  
s.s. *Astrid*, Madsen, afg. Ceuta 21.4. til Ghent.  
m.s. *Australien*, Rasmussen, pass. Bishop Rock 19.4. p. R. t. New York.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

24. 4. 34

LONDON.....	22,40	MADRID.....	60,25
NEWYORK.....	436,25	AMSTERDAM.....	297,75
BERLIN.....	171,95	STOCKHOLM.....	115,60
PARIS.....	29,10	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	102,95	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	142,35	PRAG.....	18,45
ROM.....	37,50	WARZAWA.....	83,60

**B**

s.s. *Bara*, afg. Antwerpen 21.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Bellona*, Hansen, afg. Aarhus 27.4. til Newcastle.  
 s.s. *Benedikt*, Clausen, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro Ruten.  
 m.t. *Bente Mærsk*, ank. Panama 24.3.  
 s.s. *Bergenhus*, Schmidt, afg. Trondheim 24.4.  
 s.s. *Betty Mærsk*, ank. Huelva 6.4.  
 s.s. *Birte*, Pedersen, afg. Ceuta 21.4. til Huelva.  
 s.s. *Bogø*, Nielsen, afg. Tunchal 20.4. til Las Palmas.  
 m.s. *Boringia*, Væring, ank. Kbhvn. 9.4.  
 m.s. *Bornholm*, Petersen, ank. Reni 20.4.  
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Gdynia 22.4.  
 m.s. *Bretagne*, Egetoft, afg. Gdynia 20.4.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Bordeaux 21.4.  
 s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Lissabon forv. 23.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Brosund*, Hansen, ank. Hampton Roads 20.4.  
 s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Aarhus forv. 26.4. til Danzig.

**C**

m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *C. P. A. Koch*, Agerholm, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, afg. Odense forv. 24.4. til Aalborg.  
 m.t. *Caroline Mærsk*, afg. Yokohama 31.3. til Los Angeles.  
 s.s. *Charkow*, afg. Tanger forv. 28.4. til Ceuta.  
 m.s. *Chastine Mærsk*, ank. Danzig 2.4.  
 m.s. *Chile*, Hansen, afg. Port Said 17.4. til Rotterdam.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Leixoes 20.4. til Newcastle.  
 s.s. *Christiansborg*, ank. Antilla 21.4.  
 s.s. *Cimbria*, forv. indtræde 30.4. i Kbhvn.-Randers Ruten.  
 m.s. *Columbia*, Barfoed, afg. Gladstone 14.4. til New York.  
 s.s. *Cornelia Mærsk*, ank. Dublin 6.4.

**D**

s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. London 21.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Danhild*, Petersen, afg. Sfax 11.4.  
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Penang 15.4. til Colombo.  
 m.t. *Danmark*, Bjark, pass. Cap Florida 20.4. p. R. l. Baton Rouge.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle forv. 24.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Douro*, Kann, afg. Memel 28.4. til Kbhvn.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Kbhvn. 28.4. til Reykjavik.  
 s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Aalborg Ruten.

**E**

s.s. *Ebro*, afg. Messina forv. 27.4. til Palermo.  
 s.s. *Ejffie Mærsk*, ank. Aarhus 24.3.  
 s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Tarragona forv. 27.4. til Valencia.  
 s.s. *Eleonora Mærsk*, oplagt.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. Barry Is. 29.3. til Santo Domingo.  
 s.s. *Ellensborg*, afg. Riga 23.4.  
 s.s. *Elsborg*, pass. Skagen 21.4.  
 s.s. *Emilie Mærsk*, pass. Skagen 17.3. sydg.  
 m.t. *Emma Mærsk*, rapp. 80 m. Ø. for Landsend 21.3. til Tampico.  
 m.s. *England*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Erria*, Topp, afg. Colombo 18.4. til Suez.  
 s.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Estland*, Poulsen, ank. Tarragona 22.4.  
 m.s. *Europa*, Dahl, afg. Puntarenas 22.4. til Los Angeles.

**F**

s.s. *Falken*, Jønson, Kbhvn.-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.  
 s.s. *Fiona*, Blom, Kbhvn.-Nyborg-Rudkjøbing-Svendborg Ruten.  
 m.s. *Fionia*, Christensen, pass. Dungeness 22.4. p. R. l. London.  
 s.s. *Flora*, afg. Aalborg 26.4. til Leith.  
 s.s. *Flynderborg*, pass. Cap Finisterre 22.4.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Fredensborg*, ank. Gandia 22.4.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, afg. New York 21.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Frederiksborg*, ank. Kbhvn. 24.4.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Pedersen, ank. Gdynia 23.4.

**G**

s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Antwerpen forv. 27.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Georgia*, Jørgensen, afg. Norfolk V. 20.4. til New Orleans.  
 s.s. *Gerda Toft*, pass. Kbhvn. 23.4. p. R. l. Leningrad.  
 m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. Los Angeles 2.4. til Yokohama.  
 s.s. *Gorm*, ank. Cpenker 22.4.  
 s.s. *Grønland*, Meinertz, afg. Kbhvn. 21.4.

**H**

s.s. *Halland*, Andersen, afg. Kbhvn. 23.4.  
 s.s. *Hans Mærsk*, afg. Charleston 12.3. til Puerto Cortes.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newcastle forv. 30.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Hertha Mærsk*, pass. Spurn Hd. 5.4. til Porsgrund.  
 s.s. *Hindsholm*, afg. Danzig forv. 30.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Kbhvn. forv. 24.4. til Manchester.  
 s.s. *Hroar*, Oest-Jacobsen, afg. Kbhvn. 3.5. til Hull.  
 s.s. *Hulda Mærsk*, oplagt.

**I**

m.s. *India*, Kruse, ank. Hull 18.4.  
 m.s. *Indien*, Broner, afg. Vladivostok 22.4.  
 s.s. *Inge Mærsk*, pass. Dungeness 5.4. til Ravnic.  
 m.s. *Irlund*, Petersen, afg. Leith 19.4.  
 s.s. *Island*, afg. A. Rurerpi forv. 25.4. til Reykjavik.  
 s.s. *Ivar*, Bastholm, ank. Holbæk 22.4.

**J**

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
 s.s. *Jacob Mærsk*, pass. Barry Isl. 7.4. til Casablanca.  
 m.t. *Jane Mærsk*, rapp. 50 m. Ø. for Landsend 8.4. til Venezuela.  
 m.s. *Java*, Skjoldam, pass. Perim 22.4. p. R. l. Bombay.  
 s.s. *Jessie Mærsk*, ank. Gdynia 31.3.  
 s.s. *Johannes Mærsk*, ank. Karavostassi 25.3.  
 s.s. *Jolantha*, Hansen, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, afg. Gdynia 23.4.  
 m.s. *Jylland*, Esbjerg-Parkeston Ruten.

**K**

s.s. *Kai*, Friis, ank. Maracaibo 16.4.  
 s.s. *Katholm*, Christensen, afg. Garston forv. 26.4. til Antwerpen.  
 s.s. *Kentucky*, Hansen, afg. Esbjerg forv. 23.4. til Kbhvn.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

SKIVE

SVENDBORG

**AAGE BERING**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**SKIVE**TELEFON:  
386 & 786TELEGRAM-ADR.  
"MÆGLEREN"**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**SVENDBORG**TELEGRAM-ADR.: SHIPPING TELEFONER: 1151—955  
THE BOE CODE PRIVAT: 1551

SVENDBORG

VEJLE

**E. W. v. d. HUDE & SØN**

Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852

**SVENDBORG**

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

LLOYD'S AGENT

TYSK KONSULAT

Telefoner: 25, 133, 262 og Stat 2. Telegr.-Adr.: »Hude«, Svendborg.

**F. H. Lauenborg Christensen**

(C. HOLMS EFTERF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**Vejle**

TELEFONER: 11 OG 12

TELEGR.-ADR.: »ACTING«

**A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y**

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

**HELSINGFORS (Finland)**

Fillalkontor HANGØ

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

- s.s. *Kirsten Mærsk*, pass. Hanstholm 13.4. vestg.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Malmø 21.4.  
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Warrington forv. 24.4. til Manchester.  
 s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.  
 s.s. *Koschiussko*, Borkowski, ank. Gdynia 15.4.

**L**

- m.s. *Lalandia*, Borch, ank. Bangkok 12.4.  
 s.s. *Laura Mærsk*, oplagt.  
 m.s. *Leice Mærsk*, ank. Colon 4.3.  
 s.s. *Leza Mærsk*, ank. Kbhvn. 14.3.  
 s.s. *Lica Mærsk*, afg. Tampa 6.4.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Sarannak 23.4.  
 s.s. *Lilleborg*, afg. Huelva 19.4.  
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, afg. Sætkøbing 21.4.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Rosario 15.4.

**M**

- s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Brinch, afg. Swansea 23.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Maine*, Jensen, afg. Liverpool forv. 28.4. til Swansea.  
 s.s. *Maja*, Lise, Aarhus-Hamburg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Mouritzen, pass. Terschelling 22.4. p. R. t. Algiers.  
 s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Gdynia 18.4.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. London forv. 26.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Maria Toft*, pass. Ushant 22.4. p. R. t. Ghent.  
 m.t. *Marie Mærsk*, afg. New York 16.3. til Tampico.  
 s.s. *Martin Carl*, Hjorth, afg. Valencia 18.4. til London.  
 s.s. *Maryland*, Ankersen, afg. Rio 12.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Mathilde Mærsk*, ank. Barry 5.4.  
 m.s. *Meonia*, Frandsen, afg. Colombo 21.4. til Penang.  
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Antwerpen forv. 1.5. til Casablanca.  
 s.s. *Møen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

**N**

- s.s. *N. C. Monberg*, Pedersen, ank. Rouen 20.4.  
 s.s. *Nevada*, Kolster, afg. Kolster 23.4. til Odense.  
 m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. St. John 31.3.  
 s.s. *Nidaros*, Henriksen, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 m.s. *Niel Mærsk*, ank. Shanghai 3.4.  
 s.s. *Nordborg*, pass. Dover 22.4.

**O**

- m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Falk, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Danzig 19.4. til Preston.  
 s.s. *Oluf Mærsk*, afg. Charleston 27.3.  
 m.s. *Olympia*, Røder, afg. Liston 21.4.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Horsens 25.4. til B. Aires.

**P**

- m.s. *Panama*, Rasmussen, ank. Hongkong 19.4.  
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Stockholm 21.4.  
 m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Peru*, Sørensen, afg. Sydney 20.4. til Kushiros.  
 m.s. *Peter Mærsk*, ank. Panama 3.4. til New York.  
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, ank. Kbhvn. 25.4.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, afg. Korsør 21.4.  
 s.s. *Pulaski*, Knøtgen, ank. New York 23.4.

**R**

- s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Kbhvn. forv. 30.4. til Odense.  
 s.s. *Rita Mærsk*, ank. Kbhvn. 9.4.  
 s.s. *Robert Mærsk*, ank. Hull 5.4.  
 s.s. *Rosenborg*, pass. Sagres 23.4.  
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Kbhvn. forv. 30.4. til Nakskov.  
 s.s. *Romø*, Teilmann-Thomsen, ank. Tyne 23.4.

**S**

- s.s. *Saga*, Thornung, afg. Kbhvn. forv. 23.4. til Vestnorge.  
 m.s. *Sally Mærsk*, afg. London 29.3.  
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Sfax 18.4. til Lisahally.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Dublin forv. 27.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Seine*, afg. Dunkirk forv. 24.4. til Harre.  
 s.s. *Sejro*, Huusum, ank. Santa Pola 19.4.  
 m.s. *Siam*, Krarup, afg. Kobe 19.4. til Dairen.  
 s.s. *Sigrun*, Huus, afg. Aalborg forv. 25.4. til Thisted.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Kbhvn. forv. 28.4. til Gdynia.  
 s.s. *Skodsborg*, ank. Helsingør 22.4.  
 s.s. *Sleipner*, ank. Thorshavn 22.4.  
 s.s. *Slesvig*, Hansen, afg. Constanza 6.4.  
 s.s. *Sonja Mærsk*, afg. St. John 2.4. til Newport News.  
 s.s. *Stadion II*, afg. Stettin forv. 27.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Philadelphia 21.4.  
 s.s. *Stjerneborg*, ank. Pukow 13.4.  
 s.s. *Susan Mærsk*, rapp. 30 m N. for Landsend, afg. 8.4. til Puerto Colombia.  
 s.s. *Svanhild*, Ekholdt, afg. Jbhvn. 23.4. til Middelfart.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Nakskov forv. 24.4. til Nykøbing F.  
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Antw. forv. 25.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Sønderjylland*, Posselt, Kbhvn.-Horsens Ruten.

**T**

- s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Danzig 16.4. til Manchester.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, ank. Fremantle 18.4.  
 s.s. *Teddy*, A. Meyer, ank. Middlesbrough 24.4.  
 s.s. *Tempo*, A. Sørensen, ank. Kbhvn. 25.4.  
 s.s. *Tennessee*, Arel, afg. Houston 17.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Thyra*, Jans, afg. London forv. 4.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Tiber*, Hüll, afg. Danzig forv. 27.4. til Reval.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Kbhvn. 23.4. til Helsingør.  
 m.s. *Tongking*, Jørgensen, ank. Wilmington 15.4.  
 s.s. *Trio*, Svene, ank. Memel 24.4.  
 s.s. *Trondhjem*, Thomsen, afg. Stettin 26.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Gdynia 24.4. til Jbhvn.  
 s.s. *Tyr*, afg. London 23.4. til Esbjerg.

**U**

- s.s. *Uffe*, Hav, afg. Antw. forv. 4.5. til Kbhvn.  
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Kbhvn. 26.4. til Oslo.

**V**

- s.s. *Vendia*, Lund, ank. Freport forv. 24.4.  
 s.s. *Vibeke Mærsk*, pass. Helsingør 8.4. nordg.  
 s.s. *Viborg*, afg. Antwerpen 19.4.  
 m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, afg. Perth W. A. 20.4.  
 s.s. *Victoria* (D. F. K.), Kiilsgaard, ank. Kbhvn. forv. 25.4.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Gyhrs, afg. Tyne 12.4.

**W**

- s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Kbhvn. 22.4.

**Y**

- s.s. *Ydun*, indtræder forv. 3.5. i Jbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Jensen, afg. Hamburg 28.4. til Aalborg.

**Positionsliste for Sejlskibe 24. 4. 34**

- 3m. Sk. *Elisabeth*, Grube, afg. Rønne 20.4.  
 3m. Sk. *Galathea*, Nielsen, afg. Fowey 21.4.  
 3m. Sk. *Nordstjernen*, Kristensen, ank. Aarhus 20.4.  
 3m. Sk. *Merkur*, Rasmussen, ank. Ærøskøbing 23.4.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement

Telefon 2070 · 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

samt paa alle Postkontorer

**DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S**  
BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION  
KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING  
AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28  
Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.  
Telegram-Adresse: PACAO



DAMPSKIBSSELSKABERNE

„PACIFIC“ & „NORDANIA“

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 & 4248 - Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH  
Korresponderende Reder

**M. B. COHN**

TOLDBODVEJ 22  
KØBENHAVN  
K.

TELEFON 1408  
TELEGRAM-ADR.:  
AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

Telefoner { Grimsby No. 6621  
Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

**JOHN SUTCLIFFE & SON**

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,  
Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

88, Mosley Street... Manchester  
7, Chapel Street... Liverpool  
Somerton Buildings,  
John Bright Street Birmingham  
229, Swan Arcade. Bradford  
"York House",  
5/7, St. Marv Axe, London, E. C. 3  
King's Dock . . . . Immingham

**O. Y. HERMAN ANDERSSON**

Etabl. 1902

Adm. Dir.: A. F. WILÉN

Skibsmæglere · Assurance · Speditører

Tel.-Adr. ANDERSSONCO. Coder: Alle Shipping-Coder

**ULEÅBORG & HAUKIPUDAS**

Medlem af The Baltic and International Maritime Conference  
Medlem af The Finnish Shipbrokers Association  
Spansk Vicekonsulat

**VINKE & CO.**

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM  
ANTWERP

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Coder: Scotts, Watkins, Bentleys.

**A.B. Ostrobotnia Stevedore O.Y.**

**WASA**

Medlemmer af

THE ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Repræsentant i København: Jørgen A. Rasmussen

**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.**

**WASA (Finland)**

Medlemmer af

THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND

Tel.-Adr. EKLOF, YXPILA

Alle Søfarts Coder.

**D. EKLOF & CO.**

SKIBSMÆGLERE  
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION

YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)  
og MÖLLERSVIK & HIMANGO

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

**CADENIUS & GRAHN A/B**

SKIBSMÆGLERE

DAMPSKIBS- & BEFRAGTNINGS AGENTER

KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

**KOTKA - Finland**

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka»

**SCANDINAVIAN COAL BUYERS**

**IN A NUTSHELL**

GUIDE TO SCANDINAVIAN COAL IMPORTERS,

COAL AGENTS AND SHIPOWNERS

Price, 10/-, post free.

SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE

(The International Weekly)

33, Amaliegade

Copenhagen, Denmark

FOREIGN BUNKERING

TOWAGE

STEVEDORING

PROVISION-

AGENTS

**DANISH MARITIME SERVICE**

TELEGRAMS:  
"AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

**COPENHAGEN**



# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

50. Aargang.

København 25. April 1934.

Nr. 17.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parenthes, 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, og de der angaar Fyr, er angivet fra Søen.**

## I. Østersøen.

868. (P). Sverige. Kalmarsund. Utgrunden Fyrskib ombyttes midlertidigt med Lystønde.  
(U. f. s. Nr. 16/983. Stockholm 1934.)  
Omkring den 22. Maj d. A. vil Fyrskibet *Utgrunden* paa c. 56° 21' N. 16° 15' E. midlertidig blive ombyttet med en rød Lystønde med samme Fyrkarakter.
869. (T). Sverige. Kalmarsund. Garpen Fyr under Ombygning.  
(U. f. s. Nr. 16/982. Stockholm 1934.)  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 12/591 1934 meddeles, at den midlertidige Fyrbelysning under *Garpen* Fyrs Ombygning er traadt i Virksomhed.  
*Garpen* gamle Fyrtaarn er nedrevet.  
c. 56° 23' N. 16° 08' E.  
(E. f. S. Nr. 12/591 1934.)
870. Sverige. Kalmarsunds djuprännua. Lys- og Klokketønden Norra angöringsbojen genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 16/981. Stockholm 1934.)  
Lys- og Klokketønden *Norra angöringsbojen* paa c. 56° 42' N. 16° 24' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 13/650 1934.)
871. Sverige. Skäggenäs. Sømærke inddraget.  
(U. f. s. Nr. 16/980. Stockholm 1934.)  
Stagen paa c. 56° 45',<sub>40</sub> N. 16° 25',<sub>78</sub> E., ved Løbet til *S. Dragsviken*, er permanent inddraget.  
(E. f. S. Nr. 4/174 1934.)
872. Sverige. Løbet til Pataholm. Sømærker inddraget.  
(U. f. s. Nr. 16/979. Stockholm 1934.)  
Nedennævnte Sømærker er permanent inddraget:  
1. Stagen med Kost paa c. 56° 54',<sub>00</sub> N. 16° 32',<sub>35</sub> E., E. for *Enskärsbådan*.  
2. Stagen paa c. 56° 53',<sub>40</sub> N. 16° 32',<sub>05</sub> E., N. for *Bådan*.  
(E. f. S. Nr. 4/175 1934.)

873. **Sverige. Mönsterås og Timmernabben. Oknö—Väderö. Sømærker inddraget.**  
(U. f. s. Nr. 16/978. Stockholm 1934.)  
Nedennævnte Sømærker ved det indre Løb mellem *Oknö* og *Väderö* er permanent inddraget:  
1. Stagerne paa henholdsvis c.  $57^{\circ} 00',_{05}$  N.  $16^{\circ} 33',_{10}$  E. og c.  $56^{\circ} 58',_{05}$  N.  $16^{\circ} 32',_{60}$  E.  
2. Stagerne med Kost paa henholdsvis c.  $56^{\circ} 59',_{90}$  N.  $16^{\circ} 33',_{00}$  E., c.  $56^{\circ} 59',_{80}$  N.  $16^{\circ} 32',_{90}$  E. og c.  $56^{\circ} 58',_{00}$  N.  $16^{\circ} 32',_{68}$  E.  
(E. f. S. Nr. 4/178 1934.)
874. **Sverige. Indenskærsløbet ved Eknö. Sømærke inddraget.**  
(U. f. s. Nr. 16/977. Stockholm 1934.)  
Stagen med Kost paa c.  $57^{\circ} 35',_{80}$  N.  $16^{\circ} 44',_{15}$  E. er permanent inddraget.  
(E. f. S. Nr. 4/182 1934.)
875. **Sverige. Valdemarsviken. Sømærke udlagt.**  
(U. f. s. Nr. 16/976. Stockholm 1934.)  
En Stage er udlagt paa c.  $58^{\circ} 09',_{02}$  N.  $16^{\circ} 41',_{70}$  E., ved W.-Siden af Løbet til *Valdemarsvik* ved *Krogsmåla*.  
(E. f. S. Nr. 12/592 1934.)
876. **Sverige. Arkö—Mem. Fyr atter tændt.**  
(U. f. s. Nr. 16/1024. Stockholm 1934.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Ettersundet, sydöstra* c.  $58^{\circ} 26'$  N.  $16^{\circ} 40'$  E. *Ettersundet nordvästra*.  
(E. f. S. Nr. 1/5 1934.)
877. **Sverige. Løbet Oxelösund—Norrköping ved Femörehuvud. Afmærkning forandret.**  
(U. f. s. Nr. 16/974. Stockholm 1934.)  
1. En Stage med Kost er udlagt paa  $58^{\circ} 38',_{72}$  N.  $17^{\circ} 06',_{30}$  E., SE. for en 3 m Grund.  
2. Stagen paa c.  $58^{\circ} 38',_{25}$  N.  $17^{\circ} 05',_{65}$  E., ved *Rödskärsgrundet*, er ombyttet med en Stage med Kost.  
(E. f. S. Nr. 4/186 1934.)
878. **Sverige. Bråviken. Afmærkning forandret.**  
(U. f. s. Nr. 16/975. Stockholm 1934.)  
Følgende Forandringer i Afmærkningen ved Løbet til *Norrköping* er foretaget:  
1. En Stage er udlagt paa c.  $58^{\circ} 39',_{0}$  N.  $16^{\circ} 25',_{9}$  E. ved en 7,4 m Grund.  
2. Stagen med Tvertræ paa c.  $58^{\circ} 39',_{15}$  N.  $16^{\circ} 24',_{90}$  E. ved *Bodagrund* er ombyttet med en Stage med Kost.  
3. En Stage med Tvertræ er udlagt paa c.  $58^{\circ} 39',_{10}$  N.  $16^{\circ} 23',_{95}$  E. ved en 6 m Grund.  
(E. f. S. Nr. 3/121 1934.)
879. **Sverige. Stockholm Skærgaard. Södergrundan Klokketønde genudlagt.**  
(U. f. s. Nr. 16/973. Stockholm 1934.)  
Klokketønden *Södergrundan* paa c.  $59^{\circ} 15'$  N.  $19^{\circ} 03'$  E. er atter udlagt paa Station og den midlertidig udlagte Stage med Kost inddraget.  
(E. f. S. Nr. 9/447 1934.)
880. **Sverige. Öregrundsgrepen. Bellonagrundet Lystønde genudlagt.**  
(U. f. s. Nr. 16/972. Stockholm 1934.)  
Lystønden *Bellonagrundet* paa c.  $60^{\circ} 22'$  N.  $18^{\circ} 24'$  E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 4/193 1934.)
881. **Sverige. Öregrund Skærgaard. Getryggen Lystønde genudlagt.**  
(U. f. s. Nr. 16/1024. Stockholm 1934.)  
Lystønden *Getryggen* paa c.  $60^{\circ} 12'$  N.  $18^{\circ} 48'$  E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 7/357 1934.)

882. **Sverige. Bottniske Bugt. Södra Kvarken. Märketskallen. Klokketønde genudlagt.**  
(U. f. s. Nr. 16/1024. Stockholm 1934.)  
Klokketønden *Märketskallen* paa c. 60° 19' N. 19° 05' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 3/125 1934.)
883. **Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder genudlagt.**  
(U. f. s. Nr. 16/969, 16/970 og 16/971. Stockholm 1934.)  
Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:  
*Argos grund* c. 60° 38' N. 18° 22' E. *Sörgrundet. Bomhusgrundet. Mellanskansrännan. Heros grund. Myran.*  
(E. f. S. Nr. 52/2970 og 52/2972 1933.)
884. **Sverige. Bottniske Bugt. Fyr atter tændt.**  
(U. f. s. Nr. 16/967 og 16/1024. Stockholm 1934.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Bredskär södra* c. 63° 40' N. 20° 20' E. *Bredskär norra. Bredskärssund södra. Bredskärssund norra. Långhalsudde. Fjärdgrund.*  
(E. f. S. Nr. 11/548 1934.)
885. **(T). Memelomraadet. Memel. Indløb tilsandet. Fyr slukket. Advarsel.**  
(N. f. S. Nr. 16/1423. Berlin 1934.)  
Løbet i Hovedindsejlingslinien er tilsandet en Del. Det er foreløbig forbudt at løbe ind uden Lods. Det hvide Forfyr er slukket. c. 55° 44' N. 21° 06' E.
886. **(T). Tyskland. Pillau. Lys- og Fløjtetønde midlertidig ombyttet.**  
(N. f. S. Nr. 16/1319. Berlin 1934.)  
Lys- og Fløjtetønden *Pillau* paa c. 54° 39',<sub>6</sub> N. 19° 50',<sub>3</sub> E. er midlertidig inddraget og erstattet med en sort og rød, lodret stribet Baaketønde med Ballon og mærket „*Pillau*“.
887. **Tyskland. Frisches Haff. Elbing. Fyr forandret.**  
(N. f. S. Nr. 16/1320. Berlin 1934.)  
*Elbing* hvide Gruppe-Blinkfyr paa c. 54° 19' N. 19° 26' E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 11 s., Blink 1 s., Mørke 2 s., Blink 1 s., Mørke 2 s., Blink 1 s., Mørke 4 s.
888. **Tyskland. Leba. Oplysning om Taagesignal.**  
(N. t. M. Nr. 592. London 1934.)  
Taagesignalet ved *Leba* paa c. 54° 46' N. 17° 34' E. afgives med Nautofon. Signalet er Fire-Stød hver 30 s.
889. **(P). Tyskland. Jershöft. Radiofyr oprettes.**  
(N. f. S. Nr. 16/1321. Berlin 1934.)  
Ved *Jershöft* vil blive oprettet et Radiofyr. Radiomasternes Plads bliver, som følger:  
W.-lige Mast: 54° 32' 39",<sub>17</sub> N. 16° 32' 55",<sub>58</sub> E.  
E.-lige Mast: 54° 32' 40",<sub>38</sub> N. 16° 32' 58",<sub>89</sub> E.  
(Kort Nr. 269).
890. **Tyskland. Rügen E.-Kyst. Stubbenkammer Lys-, Fløjte- og Klokketønde genudlagt.**  
(N. f. S. Nr. 16/1424. Berlin 1934.)  
Den sort- og hvidternede Lys-, Fløjte- og Klokketønde *Stubbenkammer* paa c. 54° 36' N. 13° 42' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 11/552 1934.)
891. **(T). Tyskland. Rügen E.-Kyst. Arkona Fyr SE. Vrag afmærket.**  
(N. f. S. Nr. 6/1425. Berlin 1934.)  
En grøn Vraglystønde med E.-Topbetegnelse, og som viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10,<sub>5</sub> s., Blink 1,<sub>5</sub> s., Mørke 2,<sub>5</sub> s., Blink 1,<sub>5</sub> s., Mørke 5 s., er udlagt i 11 m Vand paa c. 54° 40',<sub>1</sub> N. 13° 27',<sub>4</sub> E., c. 150 m E. for Vraget af det c. 8 000 ts store Dampskib.  
(E. f. S. Nr. 16/829 1934.)

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

892. **Danmark. Sundet. Rungsted Havn. Dybde i Indsejlingsrende atter normal.**  
Dybden i Indsejlingsrenden til *Rungsted Havn* er 3,3 m.  
c. 55° 53',<sub>2</sub> N. 12° 32',<sub>9</sub> E.  
(E. f. S. Nr. 2/78 1934. Kort Nr. 312 og 210. Danske Lods, Side 258. Havnelods, Side 157.)
893. **(P). Danmark. Smaalandsfarvandet. Storstrømsbroen. Midlertidig Gennemsejlingsaabning etableres.**  
Angaaende den midlertidige Gennemsejlingsaabning, der omkring den 1. Maj d. A. vil blive etableret i den under Bygning værende Storstrømsbro, henvises til E. f. S. Nr. 14/711 og 16/865 1934.  
c. 54° 58' N. 11° 53' E.
894. **Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Ærø. Næbbet. Bro flyttet.**  
Den tidligere *Næbbet Bro* paa c. 54° 58',<sub>1</sub> N. 10° 13',<sub>5</sub> E. er fjernet og flyttet c. 103 m S. efter til c. 54° 58',<sub>0</sub> N. 10° 13',<sub>5</sub> E., c. 250 m S. for Spidsen af *Næbbet*. Broens Længde er c. 65 m.  
(E. f. S. Nr. 10/436 1932. Kort Nr. 297, 282, 241, 298 og 279. Danske Lods, Side 565. Havnelods, Side 143.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

895. **Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Store-Tørvegrund S. Sømærke flyttet.**  
Den W.-ligste hvide Stage med 1 Halmvisk, *Store-Tørvegrund S.*, paa 55° 56' (16") N. 11° 58' (42") E. er flyttet W. efter til Grundens W.-Side paa 55° 56' (28") N. 11° 57' (21") E.  
(E. f. S. Nr. 7/363 1934. Kort Nr. 267. Søm.-Fort. Side 68, Nr. 29.)
896. **(P). Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Tunø S. Afmærkning forandres.**  
Den 10. Maj d. A. eller snarest derefter foretages følgende Forandringer i Afmærkningen S. for *Tunø*:  
1. Den rød- og hvidstribede Spidstønde med Ballon, *Tunø S.*, paa 55° 55' (58") N. 10° 25' (28") E. inddrages permanent.  
2. En rød Spidstønde med 1 opadvendt Kost, *Kirkegrund NE.*, udlægges i 10 m Vand paa 55° 55' (49") N. 10° 25' (00") E., NE., for 3,<sub>1</sub> m Pullen paa *Kirkegrund*.  
(Kort Nr. 252, 227, 278, 211 og 280. Danske Lods, Side 163. Søm.-Fort. Side 33, Nr. 5.)
897. **(T). Danmark. Kattegat. Østre-Flak Fyrskib. Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.**  
Radiofyret *Østre-Flak* paa c. 56° 58' N. 10° 54' E. er for Tiden ude af Virksomhed.
898. **(P). Sverige. Kattegat. Lille Middelgrund Lys- og Fløjtetønde ombyttes midlertidigt.**  
(U. f. S. Nr. 16/1033. Stockholm 1934.)  
Omkring den 8. Maj d. A. ombyttes Lys- og Fløjtetønden *Lilla Middelgrund* paa c. 56° 57',<sub>2</sub> N. 11° 57',<sub>8</sub> E. midlertidig for et Tidsrum af c. 3 Uger med en almindelig sort Lystønde med hvidt Bælte og med samme Fyrkarakter.
899. **(T). Sverige. Kattegat. Fladen Lys- og Fløjtetønde midlertidig ombyttet.**  
(U. f. S. Nr. 16/989. Stockholm 1934.)  
Lys- og Fløjtetønden *Fladens boj* paa c. 57° 10' N. 11° 42' E. er midlertidig ind-draget for et Tidsrum af c. 3 Uger og erstattet med en almindelig rød Lystønde med samme Fyrkarakter.  
(E. f. S. Nr. 14/713 1934.)

**900. (P). Sverige. Kattegat. Stora Pölsan Skær. Fyr tændes.**

(U. f. s. Nr. 9/536 og 16/991. Stockholm 1934.)

Omkring den 15. Maj d. A. tændes paa det faste Sømærkes Plads paa Skæret *Stora Pölsan* paa c. 57° 46',<sub>6</sub> N. 11° 31',<sub>5</sub> E. et Fyr, *Stora Pölsan Fyr*, der skal vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 6<sup>s</sup>, Blink 0,<sub>6</sub><sup>s</sup>, Mørke 5,<sub>4</sub><sup>s</sup>. Fyret skal lyse, som følger:

- |  |   |
|--|---|
| 1. Grønt i Pej. fra c. 341° til c. 351°. | 5. Rødt i Pej. fra c. 275° til c. 279°. |
| 2. Hvidt i — - c. 351° - c. 145°.        | 6. Grønt i — - c. 279° - c. 304°.       |
| 3. Rødt i — - c. 145° - c. 210°.         | 7. Hvidt i — - c. 304° - c. 308°.       |
| 4. Grønt i — - c. 210° - c. 275°.        | 8. Rødt i — - c. 308° - c. 341°.        |

Fyret anbringes paa en hvidmalet Fyrbaake paa firkantet Betonvarde, sort foroven og hvid forneden.

(E. f. S. Nr. 3/134 1934. Kort Nr. 246, 236 og 211. Danske Lods, Side 217.)

**901. (T). Danmark. Limfjorden. Hjarbæk Havn. Indsejlingsrenden tilsandet.**

Dybden i Indsejlingsrenden til *Hjarbæk Havn* er for Tiden kun 1,<sub>88</sub> m. En Oprensning til 2,<sub>51</sub> m Dybde vil snarest blive paabegyndt og forventes fuldført til 1. Juli d. A. c. 56° 31',<sub>9</sub> N. 9° 19',<sub>3</sub> E.

(Havnelods, Side 81.)

**IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.****902. (T). Norge. Tørlen S.-Pynt. Indre Hanken. Fyr midlertidig slukket.**

(B. f. F. Nr. 9. Oslo 1934.)

*Indre Hanken Fyr* paa c. 62° 25',<sub>9</sub> N. 6° 19',<sub>8</sub> E. er for Tiden slukket og vil først blive tændt igen den 23. Juli d. A.

**903. (T). Norge. Rægefjord. Alterodden Fyr midlertidig slukket.**

(B. f. F. Nr. 9. Oslo 1934.)

*Alterodden Fyr* paa c. 58° 19',<sub>5</sub> N. 6° 15',<sub>9</sub> E. er for Tiden slukket og vil først blive tændt igen den 28. Juni d. A.

**904. Danmark. Jylland W.-Kyst. Bjærgehuse Baake nedlagt.***Bjærgehuse Baake* paa 55° 19' (02") N. 8° 07' (30") E. er permanent nedlagt.

(Kort Nr. 255 og 264. Danske Lods, Side 109. Søm.-Fort. Side 18, Nr. 10.)

**905. (T). Tyskland. Lister Dyb. Fortøjtønde midlertidig udlagt.**

(N. f. S. Nr. 16/1338. Berlin 1934.)

En Fortøjtønde er midlertidig udlagt paa c. 55° 01',<sub>8</sub> N. 7° 27',<sub>9</sub> E. Tønden bliver liggende ude til den 31. Maj d. A. og inddrages uden nærmere Meddelelse.

**906. (T). Tyskland. Elben. Fyrskib Elbe 1 midlertidig ombyttet.**

(N. f. S. Nr. 16/1429. Berlin 1934.)

Fyrskibet *Elbe 1 Bürgermeister O'Swald* paa c. 54° 01' N. 8° 13' E. er for Tiden ombyttet med Reservefyrskibet *Reserve Norderney*, der viser samme Fyrkarakter. Lufttaagesignal afgives kun med en elektrisk Membransender og er ligesom Undervandssignalet Bogstav L (— — —) een Gang hver 30<sup>s</sup>, Tone 1,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Pause 1,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Tone 4,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Pause 1,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Tone 1,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Pause 1,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Tone 1,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Pause 16,<sub>5</sub><sup>s</sup>. Radiofyr som i Hovedfyrskibet.

**907. Holland. Zeegat Hoek van Holland. Vrag fjernet. Vragafmærkning inddraget.**

(B. a. Z. Nr. 85/883. 's-Gravenhage 1934.)

Vraget, der laa sunket paa c. 51° 59' N. 4° 03' E., ved den hvide Tønde *Maasluis* uden for *Zeegattel*, er fjernet og Vragafmærkningen inddraget.

(E. f. S. Nr. 3/139 1934.)

**908. (P). England. Lowestoft Anduvning. Afmærkning forandres.**

(N. t. M. Nr. 8. Trinity House, London 1934.)

Omkring den 18. Juni d. A. sker følgende Forandringer ved Afmærkningen ved Anduvningen til *Lowestoft*:

1. *Inner Shoal* Lys- og Klokketønde paa c.  $52^{\circ} 28\frac{1}{2}'$  N.  $1^{\circ} 46\frac{1}{2}'$  E. flyttes c. 0,175 Sm E. t. S. efter og forandres fra at vise hvidt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>. til at vise hvidt Et-Blink hver 1<sup>s</sup>.
2. *North Holm* Lystønde paa c.  $52^{\circ} 32'$  N.  $1^{\circ} 46'$  E. forandres fra at vise hvidt Et-Blink hver 1<sup>s</sup>. til at vise hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 15<sup>s</sup>.

**909. Skotland. Firth of Forth. Kirkealdy Havn. Taagesignal oprettet.**

(N. t. M. Nr. 572. London 1934.)

Ved Fyret paa Hovedet af *East Pier* er paa c.  $56^{\circ} 07'$  N.  $3^{\circ} 09'$  W. oprettet et Taagesignal med Diafon, Et-Stød hver 1<sup>m</sup>. Taagesignalet afgives kun omkring Tiden ved Højvande, naar Dokportene er aabne og Løbet klart for Skibe til at løbe ind.

(Kort Nr. 264).

**V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.****910. Frankrig. Le Havre. Oplysning om Afmærkning.**

(A. a. N. Nr. 15/643 og 15/651. Paris 1934.)

1. Vraglystønden *Cap de la Hève* paa c.  $49^{\circ} 31'$  N.  $0^{\circ} 04'$  E. er inddraget.
2. En grøn Lystønde, der viser rødt, fast Lys, er udlagt som Afmærkning for Vraget *Kamik* paa c.  $49^{\circ} 27',5$  N.  $0^{\circ} 03',9$  E.
3. Lystønden *Bouée de Villerville* er flyttet c. 300 m SE. efter og ligger nu paa c.  $49^{\circ} 24',7$  N.  $0^{\circ} 07',4$  E. Tønden er forsynet med en kegleformet Topbetegnelse.
4. Lystønden *Bouée du Ratier Est* paa c.  $49^{\circ} 26'$  N.  $0^{\circ} 08'$  E. er hvid og rød, vandret stribet, men har ingen Topbetegnelse.

**911. (T). Frankrig. Le Havre. Lystønde midlertidig inddraget.**

(A. a. N. Nr. 16/705. Paris 1934.)

Lystønden *Bouée intérieure de la digue Sud* paa c.  $49^{\circ} 21'$  N.  $0^{\circ} 05'$  E. er for Tiden inddraget.**912. Frankrig. Perros Guirec. La Durante Baake genopført.**

(A. a. N. Nr. 16/704. Paris 1934.)

Baaken *La Durante* paa c.  $48^{\circ} 49'$  N.  $3^{\circ} 24'$  W. er atter opført.  
(E. f S. Nr. 8/420 1934.)**913. (T). Irland S.-Kyst. Sevenheads. Tønder midlertidig udlagt.**

(N. t. M. Nr. 551. London 1934.)

I Forbindelse med Bjergningsarbejder paa c.  $51^{\circ} 28'$  N.  $8^{\circ} 41'$  W., c. 6,3 Sm 171° fra *Sevenheads*, er udlagt 3 røde Spidstønder og 1 rød Stumptønde.**914. Irland W.-Kyst. Bantry Bay. Lawrence Cove. Oplysning om Afmærkning.**

(N. t. M. Nr. 544. London 1934.)

1. En Fortøjtønde er udlagt paa c.  $51^{\circ} 38'$  N.  $9^{\circ} 49'$  W., 0,98 Sm 70° fra *Martello* Taarn No. 4.
2. Spirtønderne henholdsvis c. 0,15 Sm 143° og c. 0,16 Sm 168° fra (1) er permanent inddraget.

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

## 915. Frankrig. Douélan. Ledefyr forandret.

(A. a. N. Nr. 15/644. Paris 1934.)

*Douélan* Ledefyr er forandret, som følger:

a. Forfyret paa c.  $47^{\circ} 46',_3$  N.  $3^{\circ} 36',_5$  W. viser hvidt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser hver  $12^s$ , Lys  $4^s$ , Mørke  $1^s$ , Lys  $1^s$ , Mørke  $1^s$ , Lys  $4^s$ , Mørke  $1^s$ . Flammens Højde: 20 m. Synsvidde: 11 Sm for hvidt og 7 Sm for grønt Lys. Et sort og hvidt, vandret stribet Taarn. Fyret lyser som følger:

Grønt i Pejll. fra  $305^{\circ}$  til  $314^{\circ}$ , iverdigt hvidt.

b. Bagfyret paa c.  $47^{\circ} 46',_5$  N.  $3^{\circ} 36',_5$  W. viser rødt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser hver  $12^s$ , Lys  $4^s$ , Mørke  $1^s$ , Lys  $1^s$ , Mørke  $1^s$ , Lys  $4^s$ , Mørke  $1^s$ . Flammens Højde: 27 m. Synsvidde: 8 Sm. Hvidt og sort, vandret stribet Taarn.

## 916. (T). Frankrig. Ile de Noirmoutier. Le Gros Anergie. Baake forsvundet.

(A. a. N. Nr. 15/658. Paris 1934.)

Baaken *Le Gros Anergie* paa c.  $46^{\circ} 57'$  N.  $2^{\circ} 17'$  W. er forsvundet.

## 917. Frankrig. Ile d'Yeu. Les Chiens Perrins Fyr atter tændt.

(A. a. N. Nr. 16/707. Paris 1934.)

*Les Chiens Perrins* Fyr paa c.  $46^{\circ} 44'$  N.  $2^{\circ} 25'$  W. er atter tændt.

(E. f. S. Nr. 16/847 1934.)

## 918. Frankrig. Pertuis d'Antioche. Oplysning om Vrag.

(A. a. N. Nr. 15/650. Paris 1934.)

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 15/758 1934 meddeles, at det deri omtalte Vrag af Lægteren *Espérance* ligger sunket paa c.  $46^{\circ} 05',_3$  N.  $1^{\circ} 11',_6$  W., paa *Plateau d'Angoulin*. En grøn Lystønde, der viser hvidt, fast Lys er udlagt c. 100 m fra Vraget.

(E. f. S. Nr. 15/758 1934.)

## 919. (P). Frankrig. Pertuis d'Antioche. La Perotine Fyr forandret.

(A. a. N. Nr. 15/660 og 16/706. Paris 1934.)

*La Perotine* Fyr paa c.  $45^{\circ} 58'$  N.  $1^{\circ} 14'$  W. er forandret til at vise hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver  $8^s$ , Lys  $4,5^s$ , Mørke  $1^s$ , Lys  $1,5^s$ , Mørke  $1^s$ . Synsvidde: 10 Sm.

## 920. (T). Frankrig. Gironde Munding. Baake forsvundet.

(A. a. N. Nr. 16/703. Paris 1934.)

Baaken *Sud de la Roche Plate de Meschers* paa c.  $45^{\circ} 33'$  N.  $0^{\circ} 56'$  W. er forsvundet.

## 921. (T). Spanien NW.-Kyst. Cabo Finisterre. Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.

(A. a. I. N. Nr. 15/443. San Fernando 1934.)

*Cabo Finisterre* Radiofyr paa c.  $42^{\circ} 52',_9$  N.  $9^{\circ} 16',_3$  W. er for Tiden ude af Virksomhed.

## 922. Afrika W.-Kyst. Oro (Ouro) Floden. Arcipres Grande Point. Oplysning om Radiomasts Plads.

(N. t. M. Nr. 548. London 1934.)

Radiomasten ved *Spanisk Fort* staar paa c.  $23^{\circ} 42'$  N.  $15^{\circ} 55'$  W., c.  $1,75$  Sm SE. fra den i Kortet angivne Plads.

## 923. Afrika W.-Kyst. Oro (Ouro) Floden Indløb. Skær.

(N. t. M. Nr. 558. London 1934.)

Et Skær i Havoverfladen ligger paa c.  $23^{\circ} 38'$  N.  $16^{\circ} 00'$  W.,  $0,6$  Sm  $180^{\circ}$  fra *Durnford Point* Observationssted.

- 924. (T). Afrika W.-Kyst. Lüderitz Bugt. Robert Harbour. Shark Island N. Lys- og Klokketønde ombyttes midlertidigt.**  
(B. a. Z. Nr. 88/917. 's-Gravenhage 1934.)  
I Tiden fra omkring den 1. til den 21. Juni d. A. ombyttes Lys- og Klokketønden paa c.  $26^{\circ} 37',5$  S.  $15^{\circ} 09'$  E., N. for *Shark Island*, med en sort Stumptønde.
- 925. Kap Verds Øer. Boavista W.-Kyst. Ponta da Varandinha. Oplysning om Ankerplads.**  
(N. f. S. Nr. 15/1275. Berlin 1934.)  
Ankerpladsen S. for *Ponta da Varandinha* byder ikke den Beskyttelse, man efter Kystens Form skulde formode. Medens det til Søs blæste en kraftig NE.-Vind, stod der NW.-lig Sø paa Ankerpladsen.  
I Forlængelse af *Ponta da Varandinha* strækker sig Braad i en Længde af c. 1 Sm.  
Man kan ankre i 15 m Vand c.  $\frac{1}{2}$  Sm S. for Yderenden af *Ponta da Varandinha*. c. 200 m NE. for denne Ankerplads aftager Dybden til 10 m.
- 926. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Sandy Hook. North Hook Taagesignal forandret.**  
(N. t. M. Nr. 13/732. Washington 1934.)  
Taagesignalet ved *North Hook* paa  $40^{\circ} 28'$  ( $15''$ ) N.  $74^{\circ} 00'$  ( $15''$ ) W. afgives nu med Tyfon. Iøvrigt uforandret.
- 927. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Virginia. Cape Charles City Harbor Anduvning. Cherrystone Bar Fyr. Taagesignal forandret.**  
(N. t. M. Nr. 14/807. Washington 1934.)  
Taagesignalet med Klokke ved *Cherrystone Bar Fyr* paa c.  $37^{\circ} 15'$  N.  $76^{\circ} 02'$  W. er forandret til Et-Slag hver 20<sup>s</sup>.
- 928. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Virginia. Cape Charles City Harbor. Taagesignal forandret.**  
(N. t. M. Nr. 14/808. Washington 1934.)  
Taagesignalet med Klokke ved *Cape Charles City Harbor* N.-lige Fyr paa c.  $37^{\circ} 16'$  N.  $76^{\circ} 01'$  W. er forandret til Et-Slag hver 10<sup>s</sup>.

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

- 929. Mexiko E.-Kyst. Grijalva Floden Indløb. Alvaro Obregon (Frontera) Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 14/815. Washington 1934.)  
*Alvaro Obregon Fyr* paa c.  $18^{\circ} 39',4$  N.  $92^{\circ} 41',1$  W. er forandret fra at vise hvidt Et-Blink hver 1<sup>m</sup> til at vise hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>.
- 930. Panama. Colon Bugt. Fyrs Synsvidde.**  
(N. f. S. Nr. 15/1280. Berlin 1934.)  
Fyret paa c.  $9^{\circ} 23',4$  N.  $79^{\circ} 55',5$  W., paa Enden af den W.-lige Bølgebryder, har en Synsvidde paa kun 8 Sm.
- 931. Virgin Islands. Tortola Island. Road Harbour. Afmærkning forandret.**  
(N. t. M. Nr. 549. London 1934.)  
1. Den røde Kugletønde paa c.  $18^{\circ} 25'$  N.  $64^{\circ} 37'$  W., ved *Harbour Rock*, er ombyttet med en rød og hvid, vandret stribet Spidstønde.  
2. Den hvide Spidstønde ved *Scotch Bank*, c. 0,6 Sm SE. for (1), er permanent inddraget.



**932. Martinique. Fort de France. Afmærkning forandret.**

(N. t. M. Nr. 564. London 1934.)

1. Tønden paa c.  $14^{\circ} 36' N.$   $61^{\circ} 04' W.$ , c. 0,<sub>345</sub> Sm  $130^{\circ}$  fra *Fort St. Louis* Fyr, er ombyttet med en rød Lystønde, der viser grønt Lys med En-Formærkelser.

2. Lystønden c. 0,<sub>45</sub> Sm  $139^{\circ}$  fra *Fort St. Louis* Fyr er ombyttet med en rød Spidstønde.

3. Den sorte Stumtønde c. 0,<sub>425</sub> Sm  $158^{\circ}$  fra *Fort St. Louis* Fyr er permanent inddraget.

**933. Grenada. St. George Havn. Fyrs Synsvidde.**

(N. f. S. Nr. 15/1283. Berlin 1934.)

Fyret paa c.  $12^{\circ} 03' N.$   $61^{\circ} 45' W.$  har en Synsvidde af 15 Sm.

(E. f. S. Nr. 26/1625 1933.)

**934. Trinidad. Fortin Point. Fyr tændt.**

(N. t. M. Nr. 563. London 1934.)

Paa  $10^{\circ} 11' 40'' N.$   $61^{\circ} 42' 56'' W.$ , c. 1,<sub>4</sub> Sm NW. for *Fortin Point*, er tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $20^s$ . Flammens Højde: 19 m. Synsvidde: 10 Sm. Tremmeværkstaarn.

(E. t. S. Nr. 21/1335 1933.)

**935. Brasilien NE.-Kyst. Meio (Middle) Bank. Afmærkning inddraget.**

(N. t. M. Nr. 603. London 1934.)

Nedennævnte Tønder er permanent inddraget:

1. Lystønden paa c.  $2^{\circ} 13' S.$   $44^{\circ} 09' W.$

2. Tønden paa c.  $2^{\circ} 21' S.$   $44^{\circ} 14' W.$

**936. Argentina. Magellan Stræde. Anduvning. Sarmiento Bank. Grund.**

(N. t. M. Nr. 13/746. Washington 1934.)

En Grund med 7,<sub>7</sub> m Vand ligger paa c.  $52^{\circ} 31\frac{1}{2}' S.$   $68^{\circ} 00' W.$ , 17,<sub>4</sub> Sm  $115^{\circ}$  fra *Dungeness* Fyr.

**937. Colombia W.-Kyst. Buenaventura Anduvning. Dybde aftaget.**

(N. t. M. Nr. 562. London 1934.)

Dybden rapporteres at være aftaget imellem Punkterne 1,<sub>2</sub> Sm  $43^{\circ}$  og 5,<sub>25</sub> Sm  $55^{\circ}$  fra *Punta Soldado* Fyr.

*Punta Soldado* Fyr: c.  $3^{\circ} 49' N.$   $77^{\circ} 11' W.$

**VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.****938. (P). Frankrig. Marseille. Lystønde forandres midlertidig.**

(A. a. N. Nr. 15/645. Paris 1934.)

I Løbet af den nærmeste Tid vil Lystønden *Bouée Nord de la digue extérieure* paa c.  $43^{\circ} 21' N.$   $5^{\circ} 20' E$  midlertidig blive forandret til at vise grønt Lys med En-Formærkelser hver  $6^s$ , Lys  $4^s$ , Mærke  $2^s$ .

**939. Italien W.-Kyst. Genua W.-lige Indløb. Oplysning om Fyrbelysning.**

(N. f. S. Nr. 13/1071. Berlin 1934 og A. a. N. Nr. 44/93 og 67/143. Genua 1934.)

1. Nedennævnte Fyr er tændt ved det W-lige Indløb til *Genua* Havn:

a. Paa Hovedet af *Molo Principe Umberto* paa c.  $44^{\circ} 24',_2 N.$   $8^{\circ} 52',_5 E.$  et Fyr, der viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $5^s$ , Blink  $0,6^s$ , Mærke  $0,8^s$ , Blink  $0,6^s$ , Mærke  $3^s$ . Flammens Højde: 20 m. Synsvidde: 10 Sm. Et hvidt og grønt, vandret stribet Gittertaarn.

b. Paa Hovedet af *Molo di Sottofrutto*, ved venstre Side af Indløbet, et Blinkfyr, der viser rødt Et-Blink hver  $3^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mærke  $2,5^s$ . Flammens Højde: 6,<sub>5</sub> m. Synsvidde: 5 Sm. Et lille Taarn.

c. Paa Yderenden af den vinkelret fra *Molo Principe Umberto* udløbende korte Molearm, c. 0,1 Sm indenfor Yderenden af Hovedmolen ved højre Side af Indløbet, et Blinkfyr, der viser grønt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 2,5<sup>s</sup>. Flammens Højde: 6,5 m. Synsvidde: 5 Sm. Fyret er formørket til Yderenden af *Molo Principe Umberto*.  
2. Lystønden, der tidligere var udlagt paa c. 44° 24',2 N. 8° 52',4 E., i den W.-lige Forlængelse af *Molo Principe Umberto*, er permanent inddraget.

**940. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Porto-canale di Fiumicino. Oplysning om Fyrbelysning.**

(A. a. N. Nr. 67/141. Genua 1934.)

Fyrbelysningen paa *Fiumicino* Moler er nu, som følger:

1. Paa S.-Molen c. 135 m fra Hovedet et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 2,7<sup>s</sup>. Synsvidde: 10 Sm.
2. Paa S.-Molen c. 20 m fra Hovedet et Fyr, der viser grønt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 2,7<sup>s</sup>. Synsvidde: 6 Sm.
3. Paa N.-Molen c. 18 m fra Hovedet et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 2,7<sup>s</sup>. Synsvidde: 7 Sm.

Fyrene er transportable og vil blive flyttet længere ud, eftersom Arbejdet med Forlængelsen af Molerne skrider frem.

c. 41° 46' N. 12° 13' E.

**941. Adriaterhavet. Jugoslavien. Ulbo. Grunden Grisni Muli. Baake opført.**

(A. a. N. Nr. 65/129. Genua 1934.)

Som Erstatning for den inddragne Tønde paa c. 44° 20' N. 14° 49' E., paa Grunden *Grisni Muli*, er opført en Baake bestaaende af en rød- og sortmalet Pæl med 2 røde Balloner paa Toppen.

**942. Rusland. Sorte Hav. Novorossisk (Sudzhuk) Bugt. Penai Point. Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 557. London 1934.)

*Penai Point* Fyr paa c. 44° 41' N. 37° 53' E. er forandret og viser nu afvekslende hvidt og grønt Lys hver 4<sup>s</sup>.

**IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.**

**943. Afrika E.-Kyst. Portugisisk E.-Afrika. Porto de Bartholomeu Dias. Afmærkning. Sejlanvisning.**

(N. f. S. Nr. 15/1287, Berlin 1934.)

Afmærkningen bestaar for Tiden af Anduvningstønden (en sort- og hvidstribet Spirtønde) og 2 Farvandstønder.

Fra Anduvningstønden styrer man Kurs 261° til Farvandstønde 1 (en rød Spirtønde), som skal holdes om Bagbord, derefter Kurs 220° til Farvandstønde 2 (en rød Spidstønde), der ligeledes skal holdes om Bagbord og derefter Kurs 161° til Ankerpladsen.

Anduvningstønden ligger i 10,5 m Vand paa 21° 06' 34" S. 35° 08' 40" E.

**944. Forindien W.-Kyst. Port Dabhol. Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 587. London 1934.)

Det hvide, faste Fyr paa *Tolkeshwar Point* paa c. 17° 34' N. 73° 09' E. er forandret til at vise hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser hver 30<sup>s</sup>. Flammens Højde: 101 m. Synsvidde: 13 Sm. Hvidt Taarn. Fyret er synligt i Pejlinger fra 346° til 188°.

**X. Asiens E.-Kyst med Japan.**

**945. Sunda Øerne. Rhio Øhav. Gin Ketjil S. Rev.**

(B. a. Z. Nr. 83/861. 's-Gravenhage 1934.)

Et Rev med en Diameter paa c. 200 m, og som er tørt ved Lavvande, ligger paa 0° 43' 45" N. 104° 41' 48" E.

**946. Sunda Øerne. Sumatra E.-Kyst. Lepar S. Grund.**

(B. a. Z. Nr. 83/868. 's-Gravenhage 1934.)

En Grund med 6 m Vand ved Lavvande er fundet paa  $3^{\circ} 14' 36''$  S.  $106^{\circ} 50' 36''$  E. Inden for 10 m Kurven er Grunden i Retning W. t. S. — E. t. N.  $1,7$  Sm lang og  $0,3$  Sm bred.

**947. (T). Sunda Øerne. Java N.-Kyst. Panaroekan Red. Afmærkning midlertidig forandret.**

(B. a. Z. Nr. 83/860. 's-Gravenhage 1934.)

Den sorte Keglebaake paa c.  $7^{\circ} 41',2$  S.  $113^{\circ} 56'$  E. er forsvundet. En sort Stump-tønde er midlertidig udlagt c. 70 m W. for Baakens Plads.

**948. (P). Japan. Kyushu N.-Kyst. Genkai Jima. Fyr tændes.**

(N. t. M. Nr. 560. London 1934.)

I Løbet af den nærmeste Tid tændes paa c.  $33^{\circ} 41'$  N.  $130^{\circ} 14'$  E., c.  $0,2$  Sm E. for Toppen, et Fyr, der skal vise hvidt Et-Blink.

**XI. Bekendtgørelser m. m.****949. Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborgsund. Nykøbing. Guldborgsund Jernbanebro. Regler for Gennemsejling forandret.**

I Reglementet for *Guldborgsund Jernbanebro* (c.  $54^{\circ} 46'$  N.  $11^{\circ} 52'$  E.) er § 3, 3. Stk. (Signal fra Skibe, der ønsker at passere Broen) forandret til:

„Det internationale Signalflag N (eller i Mangel heraf Nationalflaget) hejst paa Fortoppen og en lang og en kort Tone (— —) med Dampfløjte eller Taagehorn.“

(E. t. S. Nr. 22/1082 1930. Danske Lods, Side 524. Tillæg Nr. 3, Side 74. Havnelods, Side 139. Tillæg Nr. 2, Side 25.)

**950. Sibirien. Peter den Stores Bugt. Vladivostok Anduvning. Oplysning om Lods-tjeneste.**

(N. t. M. Nr. 428. London 1934.)

Skibe maa kun løbe ind til og forlade *Vladivostok* gennem *Ussuri Bugt* og *Eastern Bosphorus Passage*, N. for *Skrypleff Island*.

Skibe skal hejse det sædvanlige internationale Signal for Lods og stoppe c.  $0,5$  Sm NE. for *Skrypleff Lodsstation*, indtil de har faaet Lods om Bord.

Der hersker Lodstvang for alle Skibe, der anløber eller forlader Havnen.

Naar Vejret er for stormfuldt til at tage Lods om Bord hejses paa *Skrypleff Island* om Dagen 2 Flag U efter det internationale Signalsystem, og Skibene skal da løbe ind i *Eastern Bosphorus* Stræde og ankre i *Shkotovski (Shkota)* Fyrs røde Lysvinkel W. for Meridianen gennem Kap *Goldobina*. Lodssignalet skal holdes vajende, og en Lods vil derpaa blive sendt ud fra Havnen. Om Natten vises et grønt Lys paa *Skrypleff Island* som Svar paa et hvidt Blus fra det anduvende Skib.

Ind- og Udsejlingen af *Amur Bugt* er kun tilladt gennem *Eastern Bosphorus* Stræde og med Lods om Bord.

Skibe skal pr. Radio melde Ankomst 24 Timer før, de venter at ankomme.

Skibe skal føre deres Nationsflag.

**Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.**

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

Korte eller  
Bogs Nr.

*England:*

T Supplement No. 6 to Japan Pilot, Vol. II.

N 1625 Harbours of the East Coast of England. — Seaham harbour. — Whitby harbour.

N 1519 South America, North Coast. — Entrance to Laguna de Maracaibo. — Outer bar to inner bar. — Inner bar or Barra Tablazo. — Outer bar to La Ceiba. — San Lorenzo. — La Ceiba.

- R 3767 North Sea, — Germany. — Norder piep to Vortrapptief.  
R 438 France, North Coast. — Cape d'Alprech to Ambleteuse.  
R 2322 North Sea. — Scheveningen to Ameland including the Zuider Zee.  
R 2337 North America, West Coast. — Sitka sound.  
† 1625 Seaham harbour.  
† 693 Whitby harbour.  
*Tyskland:*  
N Nautischer Funkdienst 1934.  
N Nautischer Funk-Sprechdienst 1934.  
N Das Nautische Jahrbuch oder Ephemeriden und Tafeln für das Jahr 1935.
-

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



Forsikrings-Aktieselskabet  
**"SKANDINAVIA"**

Stiftet 1899  
 Aktiekapital 10 Millioner Kroner

SØ- og TRANSPORTFORSIKRINGER  
 samt  
 GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

KONGENS NYTORV 6 · KØBENHAVN K.  
 Telefon 9316 Telgr. Adr. Reassurance

AKTIESELSKABET  
**MARITIME AGENCY**

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450 Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K



REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
 OG OVERSØISKE KULEXPORTRER

**BUNKERKUL**

LEVERES I ALLE HAVNE  
 OVER HELE VERDEN



KONTRAHENTER FOR  
 STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
 OG TUGBOATS

*Reduce your cable expenses to a fraction of  
 present cost by using*

**O**wners' &

**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's  
 desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
 33, Amaliegade, Copenhagen.

AGENTURFIRMAET

**KAY DYHR**

ØRESUNDSVEJ 140. KØBENHAVN S. TLF. 8320

8892

8901

**ZEISE**

PROPELLER

ETC.

# DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/s

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION  
KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING  
AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28  
Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.  
Telegram-Adresse: PACAO



## Jørgen A. Rasmussen, Copenhagen K.

Telegrams: Jorgaras

33, Amaliegade

World-wide supplies of

Bunker Coals, Fuel & Diesel Oil, Stevedoring, Towage, Docking & Shiprepairs, Insurance, Ships' Supplies

## SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 & 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents  
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.

### IVER C. WEILBACH & CO

SØLVER & SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744



Telegr.:

Compasweilbach

Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter



### CHR. MØLLER A/s

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER

ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING  
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

### VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM  
ANTWERP

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Coder: Scotts, Watkins, Bentleys.

### SEND DERES GAVE PR. TELEGRAM

Enhver Ordre, Telegram eller Brev-Gave,  
kan indtelefoneres til vort Kontor.

CENTRAL 13578

**GAVE-TELEGRAM A/s**  
prompte og samvittighedsfuld Betjening  
AMALIEGADE 33 K.

DAMPSKIBSELSKABERNE

### „PACIFIC“ & „NORDANIA“

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 & 4248 - Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

### DET FORENEDE FÆRGESELSKAB

anbefaler sig med

### MOTORBAADE

til Proviant, Stores, Færge samt  
Trosseføring, overalt i Havnen  
og paa Rheden.

Kontor  
Nordre Toldbod  
København K.  
Telefoner Central  
4562 & 10562

### SCANDINAVIAN COAL BUYERS

#### IN A NUTSHELL

GUIDE TO SCANDINAVIAN COAL IMPORTERS,  
COAL AGENTS AND SHIPOWNERS

Price, 10/-, post free.

SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE

(The International Weekly)

33, Amaliegade

Copenhagen, Denmark

### ARBEJDSGIVERE

### OG FUNKTIONÆRER

er lige interesserede i Indførelsen af  
en betryggende forsikringsmæssig Pen-  
sionsordning for Personalet.

Indhent Oplysninger og Tilbud fra

PENSIONSORSIKRINGSANSTALTEN  
AKTIESELSKAB

(Oprettet af danske Erhvervsorganisationer)

VESTRE BOULEVARD 88 · KØBENHAVN V · TLF.: C. 7809

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 18

FREDAG 4. MAJ 1934

41. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1934

Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleumsselskab A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegraf-selskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phønix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugsererselskaber.

## FRA UGE TIL UGE

Af Axel Gerfalk.

### EFTER STREJKEN

I vort sidste Nummer offentliggjordes de Betingelser, hvorpaa den ulovlige Strejke blev endt. De var som Redernes Holdning under hele Strejken præget af Samfundssind og menneskelig Forstaaelse. Fra det Øjeblik Strejken blev erklæret, vidste forøvrigt baade Rederne og Sømændenes og Fyrbødernes Ledere, at den paa Forhaand var tabt. En Mand som Chr. Borgland havde endda forudsagt Strejkens Forløb til sine Medlemmer to Dage førend den traadte i Kraft og advarede derfor Sømændene imod at nedlægge Arbejdet. Men han som de fornuftigere Medlemmer af Sømændenes og Fyrbødernes Forbund talte for døde Ører — den kunstige Majoritet indenfor Forbundene, skabt af de arbejdsløse og arbejdsuvillige Sømænd og Søfyrbødere, vilde have Strejke, ophidsede som de var af kommunistiske Skadedyr. Moskva ventede, at enhver gjorde sit værste.

Af sine mange Nederlag vil Kommunismen sikkert længe og med Smerte mindes denne abortive Strejke. Alt tyder paa, at Sømændenes Forbund vil forhindre en Gentagelse af den sidste Overrumpling. Fyrbøderne har endnu ikke tonet Flag. Men det kan næppe vare længe, og det bliver sikkert ikke Piratflaget, der gaar til Tops. Mon der ikke er saa meget tilbage af den Jæpeltiske Realitets-Tradition blandt denne Fagforenings Medlemmer, at de indser Nødvendigheden af at kæmpe ud?

I alt Fald vilde det være klogt. Som der saa rigtig staar i den lille Piece om Sømandsstrejken, udsendt af Fagforeningernes Hovedorganisation, tog Kommunisterne Magten i Søfyrbødernes Forbund ved et langt, systematisk Undergravningsarbejde. Det skete, fordi Kommunisten Rich. Jensen sad som Leder af Forbundets Forhyringsafdeling i København og til Dels bestemte, hvilke gode Socialdemokrater, der skulde sendes paa Langfart, og hvilke Kommuniste, der skulde blive i Skibe nær ved Haanden, brugbare ved Medlemsmøder og ved Valg. Han bestemte ogsaa til en vis Grad, hvilke nye Medlemmer der skulde ind i Forbundet. Flere Gange blev der klaget til Arbejdsdirektoratet; men direkte Lovbrud forelaa ikke, selv om alle vidste, at hos Søfyrbøderne arbejdede man efter Kommunisternes Paroler om Magtens Erobring i dette Forbund, hvor det er vanskeligt at samle Medlemmerne. Løfterne der var givet Moskva, hedder det i Piecen, om kraftige Forsøg paa at erobre det danske Socialdemokratis stærkeste Skanser, Fagforeningerne skulde indfries.

Nu foreligger der direkte Lovbrud. Politiet kan, hvis det ønsker det, sikre sig Lovbrydernes Personer. Det er ganske underordnet, hvorvidt det gør det eller ej. Spørgsmaalet er: vil Søfyrbøderne vedblivende lade sig vildlede af slige Redskaber for en fremmed Magt?

## SIR JOHN CADMAN OM BRÆNDELSPROBLEMER

FORTSAT FRA SIDE 204

**Kulproblemer i Fortiden**

Har man Lov til at antage, at der i de Dage, der ligger forud for Oliens Anvendelse, ikke har foreligget noget Brændselsproblem? Jeg tror, dette langt fra har været Tilfældet. Det eneste Brændselsmateriale, Flaaden anvendte, var førsteklases Kul til Dampnavigation fra Minerne i Syd Wales. Baade nær- og fjernliggende Flaadebaser maatte faa deres Forsyninger fra denne ene Kilde. En midlertidig Undervandsbaadsblokade kunde derfor faa meget skæbnesvangre Følger, thi Reserverne i de udenlandske Flaadebaser kunde aldrig være store. Kul egner sig daarligt til Lagring; dets Værdi forringes hurtigt derved, i Særdeleshed i Troperne, og dette sker hyppigt, at det pludseligt antændes, naar det udsættes for visse Varme- og Dampforhold. Af denne Grund maatte Størrelsen af de normal Reserver af walisiske Kul paa udenlandske Flaadebaser, selv naar de suppleredes af Forsyninger forarbejdet Brændsel, nødvendigvis af den Hastighed, hvormed disse Reserver opbrugtes af de Skibe, der i Fredstid aktuelt befandt sig i eller passerede den paa-gældende Basis. Den uhyre Forskel mellem et Skibs Forbrug i Fredstid samt den Mulighed, at der pludselig viser sig flyvende Eskadrer i Flaadestationer, de aldrig har besøgt i Fredstid, maa have ført til en kolossal Afvigelse i Størrelse mellem de maksimale Reserverforraad, man kunde vedligeholde i Fredstid og dem, man teoretisk set maatte ønske at have til Raadighed i Krigstid. Ej heller vilde det af mangfoldige Grunde være let at udligne Reservernes Størrelse ved at overføre dem fra den ene Station til den anden i Tilfælde af en Krig, hvor der stilledes store Krav til den britiske Flaades Mobilitet.

Kul er i de hele taget ikke noget, det er let at tumle med, og dets Overførsel til Lægttere eller Flaadestationer eller fra søgaaende Kulskibe til andre Kulskibe, der særlig er beregnet til at forsyne Krigsskibe, er noget, der gaar relativt langsomt for sig og som medfører megen Spild, Slid og haardt Arbejde.

Da Flaadens Bevægelser under Krigsforhold naturligvis maatte foregaa i meget eksentriske Kurver, maa Forsyningerne være indstillet paa at tilfredsstille ikke en gennemsnitlig, men en Maksimumsefterspørgsel.

**Kulforsyningerne og Skibsfarten**

Midlet mod en saadan Tingenes Tilstand, for saa vidt der fandtes noget Middel, maatte formodentlig have bestaaet i, at man stationerede Masser af Kulskibe fast paa forskellige Steder, hvilket atter maa have ført til en Mangel paa Skibe, der kunde være blevet anvendt til langt vigtigere Funktioner. Denne Tingenes Tilstand fandtes virkelig ved Verdenskrigens sidste Stadier til Trods for, at en hel Del Skibe anvendte Olje som Brændselsmateriale.

Kan man, naar man staar overfor alle disse Kendsgerninger, for Alvor hævde, at en Tilbagevenden til Kullet vilde for Brændselsmaterialets Vedkommende betyde en absolut sikker Forsyning til det nationale Forsvar?

Lad os nu vende os til de Problemer i Forbindelse med det nationale Forsvar, der knytter sig til Flaadens Forsyning med Olje, og hvorledes man skal opretholde disse Oljeforsyninger i Krigstid.

Da den britiske Flaade gik over til Olje i Aarene lige før Krigen, maa der have hersket en vis Ængstelse blandt de ansvarshavende med Hensyn til, hvorledes man skulde skaffe tilstrækkelige Forsyninger i Tilfælde af Krig. Bortset fra en relativt ubetydelig Produktion udvundet af skotsk Skiffer, fremkom der ingen Oljeforsyninger fra Storbritannien, og der blev udtalt mange Opfattelser, der aldeles ikke var opti-

mistiske, af Geologer og andre vedrørende Verdens Oljeresourcer. Man kunde til en vis Grad klare sig ved at anbringe Reserver baade hjemme og i Udlandet, og da man kan skaffe sig Brændselsolje fra mange forskellige Kilder, og da Oljen kan taale lang Lagringstid og er let at haandtere og overføre fra det ene Sted til det andet, har den sine Fortrin fremfor Wales-Kullet som Brændselsmateriale. Men Problemet »Reserver« viste sig at være vanskelig at løse, og det almindeligt kendt, at det kostede uhyre Anstrengelser i de fire Aar, Krigen varede, tilmed da man begyndte paa et Tidspunkt, hvor man vanskeligt i Forvejen kunde have erhvervet sig de nødvendige Reserver, at skaffe de tilstrækkelige Forsyninger til en Flaade, der til Stadighed var i Bevægelse.

**Fremtidens Brændselsforsyninger bedre sikrede**

Disse Vanskeligheder hører Fortiden til, og det er min inderligste Overbevisning, at Mulighederne for at skaffe tilstrækkelige Forsyninger stadig har været i Fremgang, og at Flaadens Forsyninger derved er langt bedre sikrede end forhen.

Der findes ikke nogen Statistik vedrørende de faktiske eksisterende Brændselsreserver hjemme og i Udlandet, der staar til den britiske Flaades Raadighed, men man maa gaa ud fra, at Flaadeautoriteterne har lært af Fortidens sørgelige Erfaringer, og man kan derfor regne med, at der findes rigeligere Reserver, i Særdeleshed i Storbritannien, end for 20 Aar siden.

Hvad Verdensproduktionen angaar, har den haft større Fremskridt, end man egentlig havde Lov til at drømme om, hvilket følgende Tabel over Verdensproduktionen af Raolie tydeligt viser

	1913 Tons	1933 Tons
U.S.A. ....	33,100,000	121,500,000
Mexico .....	3,800,000	5,000,000
Venezuela .....	—	17,800,000
Colombia .....	—	1,900,000
Argentina and Peru .....	300,000	3,800,000
Trinidad .....	100,000	1,300,000
Persien .....	300,000	7,100,000
Indien .....	1,100,000	1,200,000
Hollandsk Indien .....	1,600,000	5,100,000
Rusland .....	8,600,000	21,300,000
Rumænien .....	1,900,000	7,400,000
Andre Lande .....	1,500,000	2,600,000
Total .....	52,300,000	196,000,000

Man maa særligt lægge Mærke til, at Irak, som snart vil fremtræde paa Verdensmarkedet med Tilførsler stammende fra en hidtil slet ikke udnyttet Reservoir, ikke er medtaget i den ovenfor anførte Statistik. Storbritannien forbliver af praktiske Grunde i Øjeblikket paa det Produktionsstadium, hvorpaa det hidtil har befundet sig, men der er i denne Artikel fremført nok til at paavise, at selv om man skulde opdage et stort Oljefelt i Storbritannien, vilde det udviklede Spørgsmaal, der er forbundet med Spørgsmaalet om det nationale Forsvar taget i sin videste Betydning, ikke være løst dermed. I en meget stor Maalestok maatte man alligevel sætte sin Lid til de store nye Resourcer, man er begyndt at udvinde Olje af i Efterkrigsaaarene.

**Overdreven Frygt for Krigens Eftervirkninger**

Naar man tager i Betragtning i hvor høj Grad disse Resourcer er tiltaget i Værdi, forekommer det mig ikke at være en hensigtsmæssig Politik at slaa ind paa at fremkalde en Tingenes Tilstand, hvor Englands Skibe var afskaaret fra at kunne faa Brændselsforsyninger i andre Lande. Sæt den ulykkelige Tilstand



skulde opstaa, at det britiske Emperium skulde komme i Krig med hele den øvrige Verden, vilde det være ret meningsløst, hvor man staar overfor en overhængende Fare for helt at dø af Sult, saa at bekymre sig om noget saa underordnet som hvorvidt Brændslet slaar til. I Praksis maa man i hvert Fald gaa ud fra, at i hvert Fald nogle Landes Resourcer staar til Raadighed for England.

Tallene for Oljeproduktionen viser, selv om de gennem Tiderne har været i Stigning, kun den i Øjeblikket eksisterende Ligevægt mellem Udbud og Efterspørgsel. Hvis der pludselig opstod en forøget Efterspørgsel, vilde Udbudet automatisk følge Trop, da den potentielle Produktion langt overstiger den løbende Efterspørgsel.

## DEN SVENSKKE HANDELSFLAADE

Hvis man holder sig til de nøgne Tal, er der ingen større Forskydninger sket i den svenske Handelsflaade i første Kvartal af indeværende Aar. I Følge Kommersekollegiets foreløbige Statistik over Fartøjer paa 20 netto tons og derover, er Handelsflaaden fra Aarskiftet til Slutningen af Marts Maaned blevet formindsket med 19 Fartøjer paa tilsammen 16,568 Bruttotons til 2,371 Fartøjer paa tilsammen ca. 1,689,000 Bruttotons. Den største Nedgang falder paa Dampgruppen, hvor den beløber sig til 17 Fartøjer paa til-

Selv en meget overfladisk Undersøgelse af Produktionstabellen skulde være tilstrækkelig til at vise, i hvor høj Grad Situationen har forbedret sig med Hensyn til den Flaades Muligheder for at skaffe sig Brændselsmateriale, ligegyldigt hvor den befinder sig paa Verdenens syv Have. Flaaden er ikke længer afhængig af en enkelt Brændselskilde uden andre Alternativer.

I Betragtning af de Synspunkter, jeg her har fremført, og som sikkert kunde udbygges med adskillige andre af de Folk, der har studeret Spørgsmaalet nærmere, er det min Overbevisning, at Captain Wallace bevidst var moderat i sin Udtalelse om, at Englands Brændselsforsyning stort set vilde være bedre sikret ved en Overgang til Olie i Stedet for helt og holdent at gøre sig afhængig af Kul.

sammen 15,796 Bruttotons, saa denne Gruppe kommer ned paa 1,092 Fartøjer paa tilsammen 1,077,000 tons. Motortonnagen er blevet forøget med 2 Fartøjer paa tilsammen 352 tons, men er blevet formindsket med 466 tons, saa den er kommet ned paa 529,000 tons. Sejlskibe med Motor er blevet reduceret med 4 Fartøjer paa tilsammen 306 tons og er kommet ned paa 857 Fartøjer paa 69,000 tons, mens Sejlskibsflaaden uforandret var 70 Fartøjer paa 13,000 tons.

## \* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING \*

København, den 1. Maj 1934.

Frugtraterne er gennemgaaende uforandrede i alle Markeder, og Efterspørgslen stadig minimal. Argentina er stadig Hovedaftager af Tonnage, men mange Forhold har gjort det umuligt at opretholde — end-sige forbedre de Rater, som var gældende for et Par Uger siden. De hyppigt varierende Priser og alle Nationers Selvforsyningstrang med Import- og andre Restriktioner hæmmer i høj Grad den normale Udvikling. I Øjeblikket er al Omsætning nede paa det rent bagatelmæssige, og der burde derfor kunne regnes med Stigning i Forbrug og Omsætning indenfor en rimelig Tid med dertil hørende højere Priser og højere Fragter.

Trælastmarkedet inklusive Kanada burde kunne hæve hele Fragtniveauet i de europæiske Farvande, og den almindelige Mening er ogsaa, at de nuværende Forhold skal og maa kunne bedres. — Kulmarkederne vil da sandsynligvis følge med og Situationen i det hele taget blive bedre.

### TRÆLASTMARKEDET

Selv om de sidst offentliggjorte Afslutninger ikke giver Udtryk for særlig højere Rater, er Tendensen nu afgjort bedre, og dette kan vel i første Række tilskrives et intimt Samarbejde mellem en Del af de i Trælastfarten særligt interesserede Redere. Engelsk Tonnage har hidtil faaet Broderparten af de russiske Laster, men der er ikke sluttet overvældende meget, saa Markedet har endnu Tid til at komme paa Fode.

Afslutninger: 1/1100 std. Nordmaling/London 31/6. 500 std. Kotka/Sharpness 36/-. 1500 std. Abo/Calais 28/3, Rouen 29/9. 8/1200 std. Mid. Sverige/London noteres i ca. 30/-, med 1/6 a 3/- mere fra de nordligste Havne.

Leningrad: Op imod 100,000 Fv. Props skal udtaages med engelsk Tonnage over Sæsonen; de nøjagtige Betingelser er ikke opgivet, men Raten ligger antagelig omkring 30/- 31/- Basis W. Hartlepool.

1250 Fv. Rouen 30/6. 1275/1000 Fv. E.C.U.K. 30/6 31/3. 1000 std. Holland 31/6 32/-. 1000 std. Hull 31/6. 675 std. Wismar 29/-. 500 std. Papenburg 39/-.

Hvidehavet: Archangel/B. Aires 1500 std. 62/6, 5 2000 std. Baade Zaadam 40/6, Amsterdam 41/-.

1150 std. Onega/Cardiff 43/-. 1150 std. Murmansk/Cardiff 41/9. 900 std. Murmansk/Antwerpen 40/-.

Canada er ret uforandret med et i Forhold til Efterspørgslen rigeligt Udbud af Tonnage.

### KUL, KOKS etc.

er lige daarlig, dog noget fastere for Havne i Østersøen. Forth/Nørresundby 2250 t. 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>; Boness/Aarhus 2600 t. 4/-, Methil/B'Island/Vejle 2800 t. 4/3, Boston/Holbæk 1450 t. 4/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, E.C./Lindholm Pier 3300 t. 4/- 2/2500 t. Koks Amsterdam/Kbhvn. 5/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 5/9, 18/2000 t. Tyne/Svendborg 5/9; Danzig/god dansk Havn ca. 4/3 18/2500 t.; Danzig/Mid. Sverige ca. 4/6 2000 t. Humber/Riga 2/4000 t. 4/6. Wales/Kbhvn. 3000 t. 4/- 800 a 1000 t. Losning.

### MIDDELHAVET etc.

Udgaende er ogsaa ret uforandret i Rater saa vel som i Efterspørgsel, og i de hjemgaaende Markeder er der heller intet særligt at bemærke. Sfax/Hull 2000 t. 9/-, Rouen 27 Frcs. 3500 t. Kosseir/Spezia og Genua 13/6 3000 t. Maj/Juni. Hverken Donau eller Sortehavet har Kornlaster udover en enkelt Forespørgsel, 3000 t. danske Havne ca. 15/6. Erts Poti/U.S.A. er sluttet til 12/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 8000 t. prompt og 6-8000 Tonnere over Juli/December til 12/9.

### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Tyne/Havanna 3500 t. Kul 7/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 1/10d. Losning. Swansea/Montreal 3000 t. 6/-, fri Losning. Montreal/U.K. sluttet vedvarende til 1/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Antwerpen 7c.; de første Skibe indkom i Montreals Havn den 26. ds.

Cuba/U.K. Kont. gøres til 12/6 12/9 7/8000 t. Gulfen/Shanghai 30c. 100 lbs. Bomuld. Ellers meget roligt i alle Markeder — ogsaa Pacific.

### SYDAMERIKA

Kulraterne udgaende er uforbederlige. Hjemgaaende er nærmest svagere; ved Siden af den aftagende Efterspørgsel har de mange prompte usluttede Baade samt de, som er paa Vej i Ballast fragtsøgende, deres store Andel i den nedadgaaende Kurve.



## A. P. MØLLER'S SMUKKE RESULTAT

*Dampskibsselskabet af 1912* har holdt Generalforsamling, og Skibsreder A. P. Møller aflagde Beretning og Regnskab.

Det forløbne Aar har for Skibsfarten været vanskeligt, og det har ikke været muligt for Selskabets Ledelse at undgaa Oplægninger i ret stor Udstrækning. Driften af dette Selskabs almindelige Flaade har imidlertid været fulgt af relativt Held, og Resultatet af denne Drift er derfor noget gunstigere end Aaret forud. Tankmarkedet har været livligere og til lidt bedre Rater. Den i en Aarrække førte Konsolideringspolitik bærer særlig her sine Frugter.

I Begyndelsen af Aaret overtoges i Fællesskab med Akts. Dampskibsselskabet »Svendborg« Tankskibet »Anglo Mærsk«.

Aaret har været frit for Havarier af ødelæggende Art.

Den unaturlige Konkurrence gennem statssubventionerede Handelsflaader vedvarer stadigt til Skade særligt for de Lande, der driver Søfart som et naturligt og selvhjulpent Erhverv. Saadanne unaturlige Stats-

indgreb samt hele Afspærringspolitikken hæmmer Handel og Vandel og forarsager Nød og Arbejdsløshed Verden over. Situationen synes nu at være den, at der maa gøres noget for at indskrænke Subsidiepolitikken, thi den gensidige Overbudspolitik, som en Række Lande er kommet ind paa, vil utvivlsomt — set paa længere Sigt — vise sig at være en Blindgade ogsaa for de Lande, der tror at se en Fordel deri.

Regnskabet udviser et Overskud paa 2,026,712 Kr., der fordeles saaledes: 15 pCt. Udbytte til Aktionærerne 600,000 Kr., Tantième til de Kommitterede 5000 Kr., Amortisations-, Reserve- og Fornylsesfond 550,000 Kr., Dispositionsfond 150,000 Kr., Overførsel i ny Regning 721,712 Kr.

Generalforsamlingen gav enstemmigt Decharge og genvalgte Direktør *Robbert* til Bestyrelsen.

Paa Aktionærernes Vegne udtalte Ekspeditionssekretær *Nygaard* sin Tilfredshed med Resultatet, særlig paa Baggrund af de vanskelige Tider for Skibsfarten, og bragte en Tak for den fremragende dygtige Ledelse af Selskabet.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### International Sæassuracekonference

Den 69. internationale Sæassuracekonference skal holdes paa Hotel Metropol i London den 24. September med Delegerede fra 30 Søfartslande. Man vil her drøfte Spørgsmaal fra Assurancelovgivning til Krigsassurance.

### Polens Kuleksport i Marts Maaned 1934

Gesandtskabet i Warsawa indberetter Tallene for de fra Polen i Marts Maaned d. A. eksporterede Kvantum Kul, saaledes som Eksporten fordeler sig paa de forskellige Lande:

	i 1000 Tons
Østrig .....	53
Ungarn .....	1
Czekoslovakiet .....	24
Sverige .....	186
Norge .....	12
Danmark .....	33
Finland .....	2
Frankrig .....	59
Belgien .....	66
Holland .....	27
Irland .....	69
Schweiz .....	13
Italien .....	152
Jugoslavien .....	7
Rumænien .....	7
Grækenland .....	7
Portugal .....	2
Algier .....	18
Brasilien .....	1
Den fjerne Orient .....	4
Bunkerkul .....	27
	770
Danzig .....	20
Ialt .....	790

### Den svenske Skibshypotekasse

Af den Forvaltningsberetning for Aaret 1933, der er blevet udsendt af Styrelsen Svenska Skeppshypotekskassan, fremgaar det, at der i Aarets Løb er blevet udbetalt seks Laan paa tilsammen 3,010,000 Kr. I Amortisationer er der indkommet 2,184,937 Kr.

I Slutningen af December 1933 tilbagebetaltes et Laan paa 1,330,000 Kr. paa Grund af det belaaente Skibs Salg til Udlandet.

Det sammenlagte Beløb for udestaaende Laan udgjorde den 31. December 21,278,562 Kr.

Som Sikkerhed for de Laan, der er blevet udbetalt i Aarets Løb, er der blevet optaget Pant i seks Fartøjer, hvoraf to var Tank-Motorskibe paa tilsammen 24,480 Tons d.w. og de øvrige almindelige Fragtskibe paa tilsammen 18,920 Tons d.w. Af de belaaente Fartøjer er de to blevet leveret fra svensk i 1933, et i 1931 og et i 1930. Et femte Skib, der leveredes fra svensk Værft i 1930, blev i 1933 efter et større Havari helt ombygget paa svensk Værft. Det sjette Fartøj leveredes i 1922 fra udenlandsk Værft, men blev i 1933, efter et større Havari, helt ombygget paa svensk Værft.

Samtlige hos Hypotekassen pantsatte Fartøjer er i svenske og udenlandske Forsikringselskaber forsikrede for mere end det dobbelte af Pantessummen.

Tab- og Vindingskontoen har følgende Udseende:

Indtægter: Renter og Rabatter Kr. 1,210,700.  
Udgifter: Renter Kr. 1,150,000. Udgifter til Administration og Revision samt Gager 34,643 Kr. Omkostninger Kr. 11,959 Overskud Kr. 14,097.

### Kongelig svensk Orient-Rejse

Kronprinsen, Kronprinsessen, Prinsesse Ingrid og Prins Bertil vil til Efteraaret foretage en Studie- og Orienteringsrejse til det nære Østen, og efter den foreliggende Plan vil de besøge Grækenland, Tyrkiet, Syrien, Persien, Irak, Palæstina og Ægypten.

De kongelige Personer vil aflægge Besøg hos Statsoverhovederne i de forskellige Lande, som de besøger. Rejsen vil blive paabegyndt i Midten af September og vil antagelig vare til Nytaar.

### Nye Tankbaadebestillinger

Anglo-Saxon Oil Company har ved Nederlandske Skibsbygningsværksted plaseret en Ordre paa 2 Tankskibe med Lastekapacitet 3960 Tons for Olietransport fra Curacao.

Et fransk Rederi har bestilt en Tankbaad paa 18,500 Tons ved et fransk Værksted. Den faar 13 Knops Fart.

### Thurø & Co.s Eftf. paa Aktier

Det ansete gamle Kulfirma, L. M. Thurø & Co. er overgaaet til Aktieselskabsform med Direktør Villiam Mønsted, Grosserer Emil Theodor Clausen og Landsretssagfører Bech-Bruhn som Bestyrelse. Grosserer Mønsted er Formand og Direktør Clausen administrerende Direktør.

Selskabets Aktiekapital er paa 250,000 Kr., fuldt indbetalt.

### Søfyrhødernes Bøde blev betalt i Gaar

Landsretssagfører Robert Mikkelsen, der er juridisk Konsulent for Søfyrhødernes Fagforbund, har indbetalt Bøden paa de 20,000 Kr. til Arbejdsgiverforeningens Sagfører, Højesteretssagfører Steglich-Petersen.

Dermed er Arbejdsgiverforeningens Krav paa Forbundet dækket, men Konkursen kan først hæves efter Proklamaets Udløb. Pengene er stillet til Raadighed af »en udenforstaaende Trediemand«, med andre Ord den samme ubekendte, som optraadte under Registreringen.

### Den svenske Sejlskibs-Konflikt endt

Sømandskonflikten vedrørende de svenske Sejlskibe er sluttet, og Arbejdet blev genoptaget i Lørdags. Dagen forud havde »Sveriges Segelfartygsforening« haft Møde i Helsingborg under Ledelse af Toldkontrollør Carl Rudberg, hvor man drøftede det foreliggende Forslag til ny Overenskomst med »Svenska Sjöfolksförbundet« angaaende Sejlskibsfarten. Under Ledelse af Skibsreder Nils Pålsson, Helsingborg, var der ført en Række Forhandlinger og truffet en foreløbig Aftale, som nu blev bekræftet paa Sejlskibsrederernes Møde, og Konflikten derefter omgaaende afblæst.

## POSITIONSLISTE PR. 1. MAJ 1934

## A

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, ank. Tyne 28.4.  
 s.s. *Aalborghus*, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aarø*, Olesen, ank. Empedocle 30.4.  
 m.t. *Aase Mærsk*, afg. Hamborg 4.4.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Nakskov 21.4.  
 s.s. *Agnete Mærsk*, afg. Algier 16.4.  
 s.s. *Alabama*, Jarltorp, afg. Rio 27.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Algarve*, Ørbech, afg. Livorno forv. 3.5. til Neapel.  
 m.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Port Said 30.4. udg.  
 s.s. *Alssund*, Nielsen, ank. San Domingo 24.4.  
 m.s. *Amerika*, Knudsen, afg. Los Angeles til San Jose de Guatemala 27.4. hjg.  
 m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Falmouth 12.4.  
 m.t. *Ana Mærsk*, ank. Manila 31.3.  
 m.s. *Annam*, Kragelund, afg. Oslo til Vliessingen 30.4. udg.  
 m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, ank. Stockholm 28.4.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Kbhvn. 24.4. til B. Aires.  
 s.s. *Arnold Mærsk*, ank. Kbhvn. 22.4.  
 s.s. *Askø*, Kolster, afg. Helsingør 28.4. til Leningrad.  
 m.s. *Asnæs*, Ankersen, ank. Runcorn 2.5.  
 m.s. *Astoria*, Nørregard, afg. Kote 28.4.  
 s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Ghent 30.4.  
 m.s. *Australien*, Rasmussen, pass. San Miquel p. R. t. New York 23.4. udg.

## B

- s.s. *Bara*, afg. Antwerpen 2.5.  
 s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Belona*, Hansen, afg. Kbhvn. forv. 7.5. til Nakskov.  
 s.s. *Benedikt*, Clausen, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro Ruten.  
 m.t. *Bente Mærsk*, afg. Belfast 30.4.  
 s.s. *Bergenhus*, Schmidt, afg. Stettin forv. 3.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Betty Mærsk*, ank. Huelva 6.4.  
 s.s. *Birgit*, Lisberg, afg. Antwerpen 28.4. til Suzhak.  
 s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Port de Bouc 28.4.  
 s.s. *Bogø*, Nielsen, ank. Las Palmas 27.4.  
 m.s. *Boringia*, Væring, ank. Hamburg 30.4. udg.  
 m.s. *Bornholm*, Petersen, ank. Reni 20.4.  
 s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Gdynia 27.4.  
 m.s. *Bretagne*, Egetoft, afg. Gdynia 20.4.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Kbhvn. 30.4.  
 s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Lissabon 24.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Brosund*, Hansen, ank. Hampton Roads 20.4.  
 s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Danzig forv. 9.5. til Kbhvn.

## C

- m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *C. P. A. Koch*, Aggerholm, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, afg. Aalborg forv. 30.4. til N. Sundby.  
 m.t. *Caroline Mærsk*, afg. Los Angeles 21.4.  
 s.s. *Charkow*, Holst, afg. Nemotors forv. 2.5. til Oran.  
 m.s. *Chastine Mærsk*, afg. Danzig 7.4.  
 m.s. *Chile*, Hansen, pass. Ushant p. R. t. Rotterdam 29.4. hjg.  
 m.s. *Christian Holm*, Madsen, pass. Gibraltar 26.4. p. R. t. Algiers.  
 s.s. *Christiansborg*, afg. Antilla 27.4.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, pass. 41° 49' N. 47° 25' V. 26.4. p. R. t. New York.  
 s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 m.s. *Columbia*, Barfoed, afg. Gladstone 14.4.  
 s.s. *Cornelia Mærsk*, ank. Frederikshavn 19.4.  
 s.s. *Cyrril*, Farup, ank. London 28.4.

## D

- s.s. *Dana*, Bang, ank. Saloum 27.4.  
 s.s. *Danhild*, Petersen, ank. Honfleur 27.4.  
 m.t. *Danmark*, Bjark, pass. Kap Florida 28.4. p. R. t. Stockholm.

- m.s. *Danmark*, Hjernum, ank. Suez 30.4. hjg.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle forv. 8.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Douro*, Kann, afg. Memel 12.5. til Kbhvn.  
 m.s. *Droning Alexandrine*, Emdal, afg. Kbhvn. 28.4. til Reykjavik.  
 s.s. *Droning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Aalborg Ruten.

## E

- s.s. *Ebro*, Kristoffersen, afg. Palermo forv. 4.5. til Malaga.  
 s.s. *Effie Mærsk*, ank. Aarhus 24.4.  
 s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Catagena 1.5. til Sevilla.  
 s.s. *Elie*, oplagt i Esbjerg.  
 m.s. *Elin*, Jørgensen, afg. Norkøping 24.4. til Torguay.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, ank. Santo Domingo 18.4.  
 s.s. *Ellensborg*, pass. Dunnet Head 29.4.  
 s.s. *Elsborg*, ank. Beckton 30.4.  
 s.s. *Emilie Mærsk*, ank. Kbhvn. 22.4.  
 m.t. *Emma Mærsk*, afg. Tampico 11.4.  
 m.s. *England*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Erria*, Topp, afg. Port Said til Suez 28.4. hjg.  
 m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Esther Maria*, Lüsberg, ank. Alexandria 2.5.  
 s.s. *Estland*, Poulsen, afg. Barcelona 28.4.  
 m.s. *Europa*, Dahl, ank. Los Angeles Harbour 29.4. udg.

## F

- s.s. *Falken*, Wilarsen, Kbhvn.-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.  
 s.s. *Fiona*, Blom, Kbhvn.-Nyborg-Rudkøbing-Svendborg Ruten.  
 m.s. *Fionia*, Christensen, ank. Hamburg 29.4. hjg.  
 s.s. *Flora*, Christensen, afg. Kbhvn. forv. 7.5. til Odense.  
 s.s. *Flynderborg*, ank. Kalundborg 30.4.  
 s.s. *Fredensborg*, afg. Gandia 24.4.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. Kbhvn. 3.5.  
 s.s. *Frederiksborg*, ank. Gdynia 29.4.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Pedersen, afg. Danzig forv. 9.5. til Priston.

## G

- s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Kbhvn. forv. 5.5. til Antwerpen.  
 s.s. *Georgia*, Jørgensen, ank. Galveston 28.4.  
 s.s. *Gerda Toft*, afg. Leningrad 29.4.  
 m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. Kobe 24.4.  
 s.s. *Gorm*, Bastholm, afg. Hurum 28.4. til Portland.  
 s.s. *Grønland*, Meinertz, afg. Gdynia 27.4.  
 s.s. *Guðrun Mærsk*, oplagt.

## H

- s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Antwerpen 5.5.  
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Leningrad 27.4.  
 s.s. *Hans Mærsk*, ank. New York 11.4.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Kbhvn. 10.5. til Aalborg.  
 s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Heroen 13.4.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Kbhvn. 2.5. til Manchester.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Kbhvn. 25.4. til Manchester.  
 s.s. *Hroar*, Pape, afg. Hull 4.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Huldu Mærsk*, oplagt.

## I

- m.s. *India*, Kruse, ank. Kbhvn. 28.4.  
 m.s. *Indien*, Bronér, afg. Vladivostock 22.4.  
 s.s. *Inge Mærsk*, ank. Ravnice 20.4.  
 m.s. *Irland*, Petersen, afg. Leith 19.4.  
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Alexandria 24.4.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Reykjavik 28.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Ivar*, Clausen, afg. Frederikshavn forv. 5.5. til Swansea.

## J

- s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
 s.s. *Jacob Mærsk*, ank. Casablanca 18.4.  
 m.t. *Jane Mærsk*, afg. Dunkirk 7.4.  
 m.s. *Java* (Skjoldam), ank. Bombay 28.4. udg.  
 s.s. *Jessie Mærsk*, afg. Methil 23.4.  
 s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Alexandria 19.4.  
 s.s. *Jolantha*, Hansen, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, ank. Hull 28.4.

## K

- s.s. *Kai*, Friis, ank. Santiago 27.4.  
 s.s. *Katholm*, Christensen, afg. Antwerpen forv. 8.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Kentucky*, Hansen, afg. Horsens forv. 2.5. til Odense.  
 s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Valencia 23.4.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific) Sigvardt, afg. Kbhvn. 28.4.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

1. 5. 34

LONDON . . . . .	22,40	MADRID . . . . .	60,50
NEW YORK . . . . .	438,00	AMSTERDAM . . . . .	298,50
BERLIN . . . . .	173,60	STOCKHOLM . . . . .	115,60
PARIS . . . . .	29,20	OSLO . . . . .	112,65
ANTWERPEN . . . . .	102,95	HELSINGFORS . . . . .	9,95
ZÜRICH . . . . .	142,80	PRAG . . . . .	18,45
ROM . . . . .	37,55	WARZAWA . . . . .	83,70

BRUG		KUN
Hempel		Skibsfarver
INDENBORDS		UDENBORDS
Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.		

s.s. *Knud*, Petersen, afg. Antwerpen forv. 15.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, ank. Singapore 27.4. hjg.  
 s.s. *Laura Mærsk*, oplagt.  
 m.s. *Leice Mærsk*, afg. San Francisco 21.4.  
 s.s. *Lexa Mærsk*, ank. Kbhvn. 14.3.  
 s.s. *Lica Mærsk*, afg. Jacksonville 7.4.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Norfolk 26.4.  
 s.s. *Lilleborg*, afg. Antwerpen 30.4.  
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, ank. Leningrad 27.4.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Montevideo forv. 4.5. til Rotterdam.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Brinch, afg. Kbhvn. forv. 2.5. til Aalborg.  
 s.s. *Maine*, Jensen, afg. Swansea 4.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Maja*, Aarhus-Hamborg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Mouritzen, afg. Algiers til Leghorn 29.4. udg.  
 s.s. *Manø*, Albertsen, afg. Gdynia 24.4. til Marseille.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. Kbhvn. 5.5. til London.  
 m.t. *Marie Mærsk*, ank. Continentet 21.4.  
 s.s. *Maria Toft*, afg. Ghent 26.4.  
 s.s. *Martin Carl*, Hjorth, ank. Hamborg 29.4.  
 s.s. *Maryland*, Ankersen, afg. Rio 12.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Casablanca 20.4.  
 m.s. *Meonia*, Frandsen, ank. Singapore 29.4. udg.  
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Casablanca 10.5. til Tanger.  
 s.s. *Møen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Pedersen, ank. Nordenham 27.4.  
 s.s. *Nevada*, Kolster, afg. Nakskov 2.5. til Gøteborg.  
 m.s. *Neptun*, Kromann, pass. Kbhvn. 24.4. p. R. t. Trondhjem.  
 m.s. *Nicoline Mærsk*, ank. London 25.4.  
 s.s. *Nidaros*, Henriksen, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 m.s. *Niel Mærsk*, afg. Yokohama 12.4.  
 s.s. *Nordhild*, Westergaard, afg. Kalundborg 26.4.  
 s.s. *Nordborg*, ank. Aalborg 25.4.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Falk, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Preston forv. 8.5. til Antwerpen.  
 s.s. *Oluf Mærsk*, afg. Charleston 24.4.  
 m.s. *Olympia*, Røder, afg. Liston 21.4.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. B. Aires Red 29.4. til San Nicolas.  
 m.s. *Orkney*, Born, afg. Kbhvn. 24.4. til Danzig.

## P

m.s. *Panama*, Rasmussen, afg. Hongkong til Shanghai 29.4. udg.  
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Leningrad 29.4.  
 m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Patricia*, Nielsen, pass. Kbhvn. 25.4. p. R. t. Stettin.  
 m.s. *Peru*, Sørensen, afg. Sydney til Fushiro 20.4. udg.  
 m.s. *Peter Mærsk*, ank. Baltimore 20.4.  
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, afg. Hammerhavn 1.5.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlso, ank. Leningrad 27.4.

## R

s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Aalborg 3.5. til Leith.  
 s.s. *Rita Mærsk*, ank. Riga 24.4.  
 s.s. *Robert Mærsk*, ank. Kiel 22.4.

s.s. *Rosenborg*, ank. Tunis 28.4.  
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Aarhus 4.5. til Newcastle.  
 s.s. *Rømø*, Teilmann-Thomsen, ank. Kbhvn. 27.4.

## S

s.s. *Saga*, Thornung, afg. Aalesund 29.4.  
 m.s. *Sally Mærsk*, afg. London 29.3.  
 s.s. *Samsø*, Pedersen, pass. Gibraltar 24.4. p. R. t. Londonderry.  
 s.s. *Scandia*, Michelsen, pass. Rockall 29.4. p. R. t. Talara.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Aarhus 11.5.  
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Bordeaux forv. 3.5. til La Pallice.  
 s.s. *Sejrø*, Huusum, afg. Santa Pola 24.4. til Stugsund.  
 m.s. *Siam*, Krarup, afg. Shanghai til Hongkong 29.4. hjg.  
 s.s. *Sigrun*, Pedersen, afg. Antwerpen forv. 4.5. til Aalborg.  
 s.s. *Silkeborg*, afg. Kbhvn. 28.4.  
 m.s. *Skandia*, Harris, afg. Marstal 28.4. til Danzig.  
 s.s. *Skiold*, Christensen, afg. Danzig forv. 5.5. til Reval.  
 s.s. *Skodsberg*, ank. Gdynia 29.4.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Vaag forv. 30.4. til Kbhvn.  
 s.s. *Slesvig*, Hansen, ank. Aalborg 28.4.  
 s.s. *Sonja*, Egenfeldt Nielsen, afg. Baltimore 27.4. til Tampa.  
 s.s. *Sonja Mærsk*, ank. Santiago 21.4.  
 s.s. *Stadion II*, afg. Gøteborg forv. 4.5. til Aalborg.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. New York 28.4. til Havre.  
 m.s. *Start*, Olsen, ank. Port Madoc 28.4.  
 s.s. *Stjerneborg*, afg. Nanking 25.4.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Kbhvn. 28.4.  
 s.s. *Susan Mærsk*, afg. Newport 7.4.  
 s.s. *Svanhild*, Ekvoldt, afg. Vejle forv. 2.5. til Horsens.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Danzig forv. 5.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Kbhvn. 30.4. til Aarhus.  
 s.s. *Søborg*, opl. Kbhvn.  
 s.s. *Sønderjylland*, Posselt, Kbhvn.-Horsens Ruten.

## T

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Liverpool forv. 5.5. til Swansea.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, ank. Fremantle 18.4.  
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Kbhvn. 1.5. til Danzig.  
 s.s. *Tempo*, Sørensen, ank. Svendborg 30.4. for Reparation.  
 s.s. *Tennessee*, Arcl, afg. New York 3.5. til Oslo.  
 s.s. *Thyra*, Jans, afg. London forv. 4.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Tiber*, Hul, afg. Riga forv. 3.5. til Kbhvn.  
 m.s. *Tongking*, Jørgensen, ank. Wilmington 15.4. udg.  
 s.s. *Tovetil*, Vilsmark, afg. Ceuta 29.4. til Saloum.  
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Fredericia 1.5.  
 s.s. *Trondhjem*, Thomsen, afg. Kbhvn. 1.5. til Vestnorge.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Antwerpen forv. 8.5. til Casablanca.

## U

s.s. *Uffe*, Hav, afg. Antwerpen forv. 4.5. til Kbhvn.  
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Oslo 27.4. til New York.  
 s.s. *Uranienborg*, opl. Kbhvn.

## V

s.s. *Vendia*, Lund, ank. Svendborg 5.5.  
 s.s. *Vibeke Mærsk*, afg. Cardiff 21.4.  
 m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, afg. Perth 20.4.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Kiilsgaard, ank. Bordeaux 8.5.  
 s.s. *Viborg*, ank. Casablanca 26.4.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Gyhrs, afg. Tyne 12.4.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Gdynia 29.4.  
 m.s. *Willemoes*, Eriksen, afg. Thurø Bund 26.4.

## Y

s.s. *Ydun*, Fjeldborg, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Jensen, Aalborg-Hamborg Ruten.

## Ø

s.s. *Ørneborg*, opl. Kbhvn.

## Positionsliste for Sejlskibe 30.4.34

3 m. Sk. *Elisabeth*, Grube, ank. Riga 25.4.  
 3 m. Sk. *Fuglen*, Winther, afg. Teegnmouth 25.4. til Egersund.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
 ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Telefon 2070 - 12610

Redaktør: AXEL GERFALK

samt paa alle Postkontorer



# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

Telefon Nr. 6300, Omst. til samtlige Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.

## STEVEDORE

Telefoner:  
537 & 4055

## KOMPAGNIET

Telegr.-Adr.:  
Mamdræsch

Aalborg

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTERINTERESSENT-SÆLSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.  
KAJ & PAKHUSE: HOLMS PLADS

HOVEDKONTOR:  
TLF. C. 3491 & 13370

EFTER KONTORTID KALDES:  
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y

## S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Wessberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2069

R A N D E R S

# WEIOLIN

## PATENT SKIBSFARVER

Fineste danske Fabrikat

Spørg Deres Skibshandler.

## AAGE WEIHE

SKIBSFARVEFABRIK

• NYHAVN 43 •

FOREIGN BUNKERING

TOWAGE

STEVEDORING

PROVISION-

AGENTS

**DANISH MARITIME SERVICE**

TELEGRAMS:  
"AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

COPENHAGEN

Grundlagt 1874

## Th. Höeg \* Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staaikibe

Rød og Graa Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe  
Patent Mønje Graa Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.  
Telefon: Central 13778.

## GUSTAV METZLER

Skibsmægler, Befragtning og Bunkerforsyning

STETTIN OG SWINEMÜNDE

TLGR.-ADR.: METZLER

Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, København.  
Finska Ångfartygs A/B., Helsingfors. — "Neptun" Bremen.

## O. SWANLJUNG

Etableret 1903

BRAHESTAD (Lapaluoto, Roska, Siniluoto & Kalajoki-Rohja) FINLAND

Dampskibs-Agent · Skibsmægler · Spedition

Medlem af: The Baltic and International Maritime Conference

Tel.-Adr. »Swanlunga, Brahestad

Coder: Scott's 1896 & 1906, Bentley's compl. phrase, Seedienstschlüssel 1926, Owners' & Captains' Code & the Boe Code.

## A/B. BRUHN Co. OY

(tidl. J. BRUHN, Etabl. 1879)

Skibsmæglere og Befragtnings Agenter

Medlemmer af  
The Finnish Shipbrokers Association, The Baltic & International  
Maritime Conference og Nordisk Skibsrederforening

KOTKA (Finland)

Tel.-Adr.: BRUHNCO, KOTKA

# CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

50. Aargang.

København 2. Maj 1934.

Nr. 18.

---

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E.-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

---

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters 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, og de der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

---

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Tillæg Nr. 3 til *Den danske Havnelods 1928*. (Sluttet med E. f. S. Nr. 14/1934).  
Tillægget udleveres gratis.

## I. Østersøen.

### 951. Sverige E.-Kyst. Klotet Lys- og Fløjtetønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 17/1046. Stockholm 1934.)

Lys- og Fløjtetønden *Klotet* paa c.  $56^{\circ} 00' N$ .  $15^{\circ} 48' E$ . er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 14/699 1934.)

### 952. Sverige. Løbet til Timmernabben. Sømærke inddraget.

(U. f. s. Nr. 17/1045. Stockholm 1934.)

Stagen paa c.  $56^{\circ} 58',_{12} N$ .  $16^{\circ} 27',_{50} E$ ., ved den inderste Del af Løbet til *Timmernabben*, er permanent inddraget.  
(E. f. S. Nr. 4/176 1934.)

### 953. Sverige. Ud for Timmernabben. Sandgrundet. Sømærke inddraget.

(U. f. s. Nr. 17/1044. Stockholm 1934.)

Stagen paa c.  $56^{\circ} 56',_{8} N$ .  $16^{\circ} 34',_{2} E$ ., E. for *Sandgrundet*, er permanent inddraget.  
(E. f. S. Nr. 4/177 1934.)

### 954. Sverige. Norra Kalmarsund. E.-lige Løb til Våldö (Vällö). Afmærkning forandret.

(U. f. s. Nr. 17/1043. Stockholm 1934.)

Følgende Forandringer i Afmærkningen er foretaget:

1. Stagen med Kost paa c.  $57^{\circ} 05',_{3} N$ .  $16^{\circ} 36',_{3} E$ . er flyttet til c.  $57^{\circ} 05',_{30} N$ .  $16^{\circ} 35',_{85} E$ ., ved en  $5,_{1}$  m Grund.
2. En Stage med Kost er udlagt paa c.  $57^{\circ} 05',_{70} N$ .  $16^{\circ} 34',_{90} E$ ., ved en  $4,_{4}$  m Grund.
3. En Stage med Kost er udlagt paa c.  $57^{\circ} 05',_{85} N$ .  $16^{\circ} 34',_{55} E$ ., ved en  $5,_{3}$  m Grund.

(E. f. S. Nr. 4/179 1934.)

- 955. Sverige. S.-lige Løb til Påskallavik. Gräsgrund—Flisskär. Sømærker inddraget.**  
(U. f. s. Nr. 17/1042. Stockholm 1934.)  
Nedennævnte Sømærker ved W.-Grenen af det S.-lige Løb til *Påskallavik* mellem *Gräsgrund* og *Flisskär* er permanent inddraget:  
1. Stagerne med Kost paa henholdsvis c.  $57^{\circ} 09'_{,48}$  N.  $16^{\circ} 29'_{,67}$  E., c.  $57^{\circ} 09'_{,28}$  N.  $16^{\circ} 29'_{,74}$  E. og c.  $57^{\circ} 08'_{,95}$  N.  $16^{\circ} 30'_{,27}$  E.  
2. Stagerne paa henholdsvis c.  $57^{\circ} 09'_{,40}$  N.  $16^{\circ} 29'_{,65}$  E., c.  $57^{\circ} 09'_{,10}$  N.  $16^{\circ} 29'_{,99}$  E. og c.  $57^{\circ} 08'_{,95}$  N.  $16^{\circ} 30'_{,20}$  E.  
(E. f. S. Nr. 4/180 1934.)
- 956. Sverige. Kråkelund Lodsstation. Oplysning om Lodstjeneste.**  
(U. f. s. Nr. 17/1041. Stockholm 1934.)  
Ved *Kråkelund* Lodsstation paa c.  $57^{\circ} 26'_{,9}$  N.  $16^{\circ} 43'_{,4}$  E. vil der fra den 1. Juli d. A. ikke mere finde Lodsudkig Sted efter Mørkets Frembrud.
- 957. Sverige. Indenskærsløbet ved Kvädö. Afmærkning forandret.**  
(U. f. s. Nr. 17/1040. Stockholm 1934.)  
Stagen paa c.  $58^{\circ} 03'_{,90}$  N.  $16^{\circ} 49'_{,75}$  E. er ombyttet med en sort Pyramidestage.  
(E. f. S. Nr. 4/183 1934.)
- 958. Sverige. Bråviken. Svintaskär—Skallen. Sømærker inddraget.**  
(U. f. s. Nr. 17/1039. Stockholm 1934.)  
Nedennævnte Sømærker ved S.-Grenen af Løbet til *Norrköping* mellem *Svintaskär* og *Skallen* i den indre Del af *Bråviken* er permanent inddraget:  
1. Stagerne med Kost paa henholdsvis c.  $58^{\circ} 38'_{,65}$  N.  $16^{\circ} 29'_{,00}$  E., c.  $58^{\circ} 38'_{,73}$  N.  $16^{\circ} 27'_{,88}$  E. og c.  $58^{\circ} 38'_{,78}$  N.  $16^{\circ} 26'_{,80}$  E.  
2. Stagerne paa henholdsvis c.  $58^{\circ} 38'_{,61}$  N.  $16^{\circ} 27'_{,10}$  E. og c.  $58^{\circ} 38'_{,60}$  N.  $16^{\circ} 26'_{,68}$  E.  
(E. f. S. Nr. 4/185 1934.)
- 959. Sverige. Örsbaken Lystønde genudlagt.**  
(U. f. s. Nr. 17/1101. Stockholm 1934.)  
Lystønden *Örsbaken* paa c.  $58^{\circ} 43'$  N.  $17^{\circ} 08'$  E. er atter udlagt paa Station og Vintersømærket inddraget.  
(E. f. S. Nr. 51/2908 1933.)
- 960. Sverige. Stockholm Skærgaard. Løbet til Hällsviken. Afmærkning udlagt.**  
(U. f. s. Nr. 17/1038. Stockholm 1934.)  
Nedennævnte Sømærker er udlagt ved Løbet til *Hällsviken* fra Løbet *Landsort—Sävösund*.  
1. Ved Løbets N.-Side:  
a. En Stage med Kost paa c.  $58^{\circ} 48'_{,28}$  N.  $17^{\circ} 34'_{,10}$  E., 0,82 Sm  $145^{\circ}$  fra *Törnskär* Fyr paa c.  $58^{\circ} 49'_{,11}$  N.  $17^{\circ} 33'_{,3}$  E.  
b. En Stage med Kost paa c.  $58^{\circ} 48'_{,60}$  N.  $17^{\circ} 33'_{,90}$  E., 0,52 Sm  $134^{\circ}$  fra ovennævnte Fyr.  
c. En Stage med Kost paa c.  $58^{\circ} 51'_{,50}$  N.  $17^{\circ} 30'_{,50}$  E., 2,89 Sm  $331^{\circ}_{,5}$  fra ovennævnte Fyr.  
2. Ved Løbets S.-Side:  
d. En Stage paa c.  $58^{\circ} 52'_{,92}$  N.  $17^{\circ} 28'_{,30}$  E., 4,68 Sm  $327^{\circ}_{,5}$  fra ovennævnte Fyr.  
(E. f. S. Nr. 6/314 1934.)
- 961. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Grundkallen Fyrskib ombyttes midlertidigt.**  
(U. f. s. Nr. 17/1116. Stockholm 1934.)  
Omkring Midten af Maj d. A. vil Fyrskibet *Grundkallen* paa c.  $60^{\circ} 33'$  N.  $18^{\circ} 58'$  E. midlertidigt blive ombyttet med et Reservefyrskib, der paa Siderne af Skroget er mærket „Reserv“. Fyrkarakter samt Lufttaagesignaler og Undervandstaagesignaler bliver uforandrede. Reservefyrskibet har Radiotelegrafstation.



- 962. Sverige. Bottniske Bugt. Indløbet til Gävle. Lystønde genudlagt.**  
(U. f. s. Nr. 17/1037. Stockholm 1934.)  
Lystønden *Elofs grund* paa c. 60° 46' N. 17° 23' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 52/2970 1933.)
- 963. Sverige. Bottniske Bugt. Indløbet til Söderhamn. Lystønder genudlagt.**  
(U. f. s. Nr. 17/1037. Stockholm 1934.)  
Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:  
*Branthällsudde* c. 61° 16' N. 17° 13' E. *Lilla Ottergrundet*.  
(E. f. S. Nr. 52/2971 1933.)
- 964. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Sydostbrotten Fyrskib ombyttes med nyt Fyrskib. Fyrkarakter og Lufttaagesignal forandres. Radiofyr oprettes.**  
(U. f. s. Nr. 16/968. Stockholm 1934.)  
E. f. S. Nr. 6/315 1934 annulleres og erstattes med:  
I Løbet af Sommeren 1934 ombyttes Fyrskibet *Sydostbrotten* paa c. 63° 18',<sub>8</sub> N. 20° 10',<sub>7</sub> E. med et nyt rødmalet Fyrskib med en taarnlignende Fyrmast og to Signalmaster, hvoraf den agterste er forsynet med en Ballon paa Toppen.  
Fyrkarakteren bliver hvidt Gruppe-Blink, 2 Blink hver 30<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 3<sup>s</sup>, Blink 7<sup>s</sup>, Mørke 18<sup>s</sup>.  
Lufttaagesignal afgives med elektrisk Luftmembran. Signalet bliver Et-Stød hver 30<sup>s</sup>, Stød 10<sup>s</sup>, Pause 20<sup>s</sup>. Tonefrekvens: 300 c/s.  
Radiofyr oprettes. Bølgefrequens: 303,<sub>5</sub> kc/s (988 m). Tonefrekvens: 475 c/s.  
Rækkevidde: 70 Sm.  
Radiosignalet bliver:
- |  |                     |
|--|---------------------|
| 1. Bogstaverne SB 2 Gange .....  | 12, <sub>4</sub> s. |
| 2. Pause .....   | 1, <sub>3</sub> s.  |
| 3. 14 Streger, hver af 1 <sup>s</sup> . Varighed, adskilt ved mellem-<br>liggende Pauser paa 0, <sub>3</sub> s. .... | 17, <sub>9</sub> s. |
| 4. Pause .....   | 0, <sub>3</sub> s.  |
| 5. En lang Streg .....   | 11, <sub>3</sub> s. |
| 6. Pause .....   | 1, <sub>3</sub> s.  |
| 7. Bogstaverne SB 1 Gang .....   | 5, <sub>5</sub> s.  |
| 8. Pause .....   | 10, <sub>0</sub> s. |
|  | 1 <sup>m</sup> .    |
| Gentagelse af ovenstaaende Signal .....  | 1 <sup>m</sup> .    |
| Hele Udsendelsens Varighed .....   | 2 <sup>m</sup> .    |
| Pause .....  | 4 <sup>m</sup> .    |
| Periode .....  | 6 <sup>m</sup> .    |
- I usigtbart Vejr gives Signalet hver 6<sup>m</sup>, begyndende ved det 2<sup>m</sup>, 8<sup>m</sup>, 14<sup>m</sup> o. s. v. af hver Time.  
I klart Vejr gives Signalet 2 Gange hver halve Time ved det 2<sup>m</sup> og 8<sup>m</sup> samt det 32<sup>m</sup> og 38<sup>m</sup> af hver Time.  
Radiofyret er ude af Virksomhed i den Tid, Fyrskibet staar i Forbindelse med en Kystradiostation.
- 965. Sverige. Bottniske Bugt. Fyr atter tændt.**  
(U. f. s. Nr. 17/1115. Stockholm 1934.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Jägarören* c. 63° 41' N. 20° 56' E. *Petlandskärs södra, östra og västra. Järnäs Sandö. Kyrkhälludden*.  
(E. f. S. Nr. 11/548 1934.)
- 966. Sverige. Bottniske Bugt. Fyr atter tændt.**  
(U. f. s. Nr. 17/1101. Stockholm 1934.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Ratan norra* c. 64° 00' N. 20° 54' E. *Ratan södra. Bjuröklubb. Stora Fjäderägg. Holmögadd*.  
(E. f. S. Nr. 4/195, 4/196 og 11/548 1934.)

- 967. Finland. Bottniske Bugt. Kuusiluoto. Afmærkning forandret.**  
(U. f. s. Nr. 11/285. Helsingfors 1934.)  
1. Rød Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa  $65^{\circ} 44' 38''$  N.  $24^{\circ} 13' 10''$  E. er inddraget.  
2. En hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste er udlagt paa  $65^{\circ} 44' 42''$  N.  $24^{\circ} 13' 18''$  E.
- 968. Finland. Bottniske Bugt. Inløbet til Tornio. Sømærke udlagt.**  
(U. f. s. Nr. 11/286. Helsingfors 1934.)  
En hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste er udlagt paa  $65^{\circ} 40' 00''$  N.  $24^{\circ} 12' 12''$  E.
- 969. Finland. Bottniske Bugt. Ulkokruuni. Sømærke flyttet.**  
(U. f. s. Nr. 11/288. Helsingfors 1934.)  
Den sort- og hvidmalede Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa  $65^{\circ} 23' 30''$  N.  $24^{\circ} 21' 55''$  E. er flyttet til  $65^{\circ} 23' 40''$  N.  $24^{\circ} 22' 04''$  E.
- 970. Finland. Bottniske Bugt. Valsöarne Fyr atter tændt.**  
(U. f. s. Nr. 11/289. Helsingfors 1934.)  
*Valsöarne Fyr* paa c.  $63^{\circ} 25'$  N.  $21^{\circ} 04'$  E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 12/595 1934.)
- 971. Finland. Skärgårdshavet. Åland. Kolskär Fyr atter tændt.**  
(U. f. s. Nr. 11/291. Helsingfors 1934.)  
*Kolskär Fyr* paa c.  $60^{\circ} 15'$  N.  $20^{\circ} 53'$  E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 4/201 1934.)
- 972. Finland. Skärgårdshavet. Skiftet. Rödakon Lys- og Klokketønde genudlagt.**  
(U. f. s. Nr. 11/292. Helsingfors 1934.)  
Lys- og Klokketønden *Rödakon (Skiftet)* paa c.  $60^{\circ} 05'$  N.  $20^{\circ} 59'$  E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 12/597 1934.)
- 973. Finland. Skärgårdshavet. Åbo Skærgeard. Fyr atter tændt.**  
(U. f. s. Nr. 11/306. Helsingfors 1934.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Järngrundet* c.  $60^{\circ} 24'$  N.  $22^{\circ} 09'$  E. *Köpmansgrund.*
- 974. Finland. Finske Bugt. Helsingfors. Blekholm Ledefyr forandret.**  
(U. f. s. Nr. 11/283. Helsingfors 1934.)  
*Blekholm övre* og *Blekholm nedre* Ledefyr er forandret saaledes, at begge Fyr i Overretlinien viser rødt Lys med En-Formærkelser.  
Den hvide Lysvinkel fra c.  $320^{\circ}$  til c.  $4^{\circ}$  i *Blekholm övre* Fyr er blevet rød.  
c.  $60^{\circ} 10'$  N.  $24^{\circ} 58'$  E.  
(E. f. S. Nr. 16/819 1934. Kort<sup>1</sup>Nr. 276.)
- 975. Finland. Finske Bugt. Helsingfors. Kalvholm Fyr atter tændt.**  
(U. f. s. Nr. 11/276. Helsingfors 1934.)  
*Kalvholm Fyr* paa c.  $60^{\circ} 09'$  N.  $25^{\circ} 02'$  E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 6/319 1934.)
- 976. Finland. Finske Bugt. Lovisa. Fyr atter tændt.**  
(U. f. s. Nr. 11/301. Helsingfors 1934.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Lovisa sten* c.  $60^{\circ} 26'$  N.  $26^{\circ} 16'$  E. *Lökholm. Hudö övre. Hudö nedre. Myrörn. Fanstnäs. Monäs övre. Monäs nedre. Valkom hamnfyr.*  
(E. f. S. Nr. 4/203 1934.)
- 977. Finland. Finske Bugt. Lodsudkigsstationer genaabnet.**  
(U. f. s. Nr. 11/282 og 11/304. Helsingfors 1934.)  
Nedennævnte Lodsudkigsstationer er atter i Virksomhed:  
*Suursaari (Hogland). Koivisto. Orrengrund. Kiiskeri (Stora Fiskaren). Lovisa. Uuras. Kuorsalo. Haapasaari. Viipuri.*  
(E. f. S. Nr. 4/204 og<sup>2</sup>12/600 1934.)

978. Finland. Finske Bugt. Suursaari (Hogland). Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 11/279. Helsingfors 1934.)  
*Hoglands norra nedre (Pohjarivi)* Fyr paa c.  $60^{\circ} 06' N.$   $26^{\circ} 57' E.$  er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 10/491 1934.)
979. Finland. Finske Bugt. Haapasaari. Veitkari Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 11/278. Helsingfors 1934.)  
*Veitkari* Fyr paa c.  $60^{\circ} 16' N.$   $27^{\circ} 14' E.$  er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 9/454 1934.)
980. Finland. Finske Bugt. Kuorsalo. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 11/280. Helsingfors 1934.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Mustamaa norra* c.  $60^{\circ} 27' N.$   $27^{\circ} 32' E.$  *Mustamaa södra. Pisisaari. Oritsaari.*  
(E. f. S. Nr. 4/208 1934.)
981. Finland. Finske Bugt. Pitkäpaasi. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 11/273 og 11/302. Helsingfors 1934.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Santio* c.  $60^{\circ} 27' N.$   $27^{\circ} 43' E.$  *Parrio. Hemminginletto. Pukkio. Rödhalm.*  
*Vulkko.*  
(E. f. S. Nr. 4/207 1934.)
982. Finland. Finske Bugt. Koivisto. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 11/275. Helsingfors 1934.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Alvatinniemi* c.  $60^{\circ} 28' N.$   $28^{\circ} 26' E.$  *Kininkaanniemi övre og nedre.*  
(E. f. S. Nr. 4/210 1934.)
983. Finland. Finske Bugt. Uuras. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 11/274 og 11/281. Helsingfors 1934.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Kininkaansaari* c.  $60^{\circ} 34' N.$   $28^{\circ} 26' E.$  *Tuppuransaari. Uuraanportti norra og södra. Pinkeli. Ravansaari övre og nedre. Humallahti övre og nedre. Itäpaalu.*  
(E. f. S. Nr. 4/208 1934.)
984. Finland. Finske Bugt. Viipuri-Uuras. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 11/303. Helsingfors 1934.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Kilpisaari övre* c.  $60^{\circ} 41' N.$   $28^{\circ} 42' E.$  *Kilpisaari nedre. Leppälucto. Kuposen-  
saari. Sekundankivi. Pikarluoto. Kuposenkivi. Ammänpaalu. Ammänkivi. Viipuri  
övre og nedre.*  
(E. f. S. Nr. 4/209 1934.)
985. Finland. Finske Bugt. Seiskari. Suur Tytärsaari. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 11/272. Helsingfors 1934.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Seiskari* c.  $60^{\circ} 02' N.$   $28^{\circ} 22' E.$  *Suur Tytärsaari.*  
(E. f. S. Nr. 16/823 1934.)
986. Finland. Finske Bugt. Seivästö Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 11/271. Helsingfors 1934.)  
*Seivästö* Fyr paa c.  $60^{\circ} 11' N.$   $29^{\circ} 02' E.$  er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 16/826 1934.)
987. Letland. Riga Bugt. Ainesh. Fyr atter tændt.  
(N. t. M. Nr. 2/6. Riga 1934.)  
Ledefyrene og Fyret paa Bølgebryderen ved *Ainesh* er atter tændt. c.  $57^{\circ} 52'$   
 $N. 24^{\circ} 21' E.$   
(E. f. S. Nr. 2/72 1934.)

988. **Letland. Riga Bugt. Salacgriva Fyr atter tændt.**  
(N. t. M. Nr. 2/6. Riga 1934.)  
*Salacgriva* Fyr paa c. 57° 45' N. 24° 21' E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 4/212 1934.)
989. **Letland. Riga Bugt. Kurmraga Fyr atter tændt.**  
(N. t. M. Nr. 2/6. Riga 1934.)  
*Kurmraga* Fyr paa c. 57° 33' N. 24° 22' E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 4/213 1934.)
990. (T). **Letland. Ovisi Fyrskib midlertidig ombyttet med Spirtønde.**  
(N. t. M. Nr. 2/5. Riga 1934.)  
Fyrskibet *Ovisi* paa c. 57° 39' N. 21° 36' E. er paa Grund af Isforholdene midlertidig ombyttet med en stor Spirtønde.
991. **Letland. Windau (Ventspils) Havn. Skorsten nedrevet.**  
(N. t. M. Nr. 2/7. Riga 1934.)  
Skorsten ved Elevatoranlægget paa c. 57° 24',<sub>2</sub> N. 21° 33',<sub>5</sub> E., c. 1700 m 41° fra Bagfyret, er nedrevet.  
(Kort Nr. 269.)
992. **Letland W.-Kyst. Lystønder genudlagt.**  
(N. t. M. Nr. 2/4. Riga 1934.)  
Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:  
Lystønden *Steinort (Akmenrags)* c. 56° 52' N. 21° 00' E. Lys- og Fløjtetønden *Libau (Liepaja)* c. 56° 31' N. 20° 51' E. Lys- og Klokketønden *Bernaten (Bernate)* c. 56° 23' N. 20° 53' E.  
(E. f. S. Nr. 4/214 1934.)
993. (T). **Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Sildefiskeri. Advarsel.**  
(N. f. S. Nr. 16/1325. Berlin 1934.)  
I Farvandet langs Kysten af *Sønderjylland* og *Holsten*, i *Flensborg Fjord* og *Eckernförde Bugt* med mellemliggende Søomraade, i *Hohewacht Bugt*, omkring *Femern* og i Søomraadet mellem *Staberhuk* og *Dahmeshöved* vil i Tiden fra Maj til November fra Solnedgang til Solopgang blive udøvet et udstrakt Sildefiskeri med Drivnet.  
Enden af Nettene, hvis Længde andrager indtil 1 Sm, bliver betegnet ved en Lanterneboje. Fiskerbaadene fører de i de internationale Søvejsreglers Artikel 9 foreskrevne Lanterner.  
For at undgaa Uheld henledes Søfarendes Opmærksomhed paa ovenstaaende.  
(Se Tillæg.)

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

994. (T). **Danmark. Sundet. Drogden 8,0 m Rende. Lystønde C midlertidig inddraget.**  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 11/589 1934 meddeles, at Lystønde C paa 55° 34' (31") N. 12° 42' (33") E. for Tiden er inddraget.  
Lystønden vil foreløbig ikke blive genudlagt.  
(E. f. S. Nr. 11/589 1934.)
995. (T). **Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm. Sandhage N. Tilsanding. Sømærke midlertidig flyttet.**  
Den hvide Stage med 1 Halmvisk paa 55° 07' (14") N. 12° 14' (48") E., ved S.-Siden af Renden, er paa Grund af Tilsanding flyttet N. efter til tæt S. for Fyrlinien, saaledes at Løbets Bredde paa dette Sted for Tiden kun er 55 m.  
(Kort Nr. 301. Søm.-Fort. Side 78, Nr. 3.)

**996. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.**

Ved Opmaalingen den 24. April d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 5,7 m i E.-Siden af Renden, 4,6 m i Midten af Renden og 3,3 m i W.-Siden af Renden.

c. 54° 51' N. 12° 13¼' E.  
(E. f. S. Nr. 13/657 1934.)

**997. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Storstrømsbroen. Midlertidig Gennemsejlingsaabning etableret.**

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 14/711 1934 meddeles, at den deri omtalte midlertidige Gennemsejlingsaabning gennem den under Bygning værende *Storstrømsbro* etableres den 2. Maj d. A. med følgende Ændringer:

Paa det N.-lige Træstillads ved Pille Nr. 24 paa 54° 57' (56") N. 11° 53' (18") E. installeres en Sirene, der giver To-Stød hver 30<sup>s</sup>.

For at lede Trafikken til Gennemsejlingsaabningen rammes en Duc d'Albe paa hver Side af Brolinien omtrent midt i *Bogo* Fyrs hvide Lysvinkel.

Den E.-lige Duc d'Albe rammes 500 m E. for Brolinien og forsynes med en rød Stage med 1 opadvendt Kost samt et fast Fyr, der viser grønt Lys E. efter og hvidt Lys W. efter.

Den W.-lige Duc d'Albe rammes 300 m W. for Brolinien og forsynes med en rød Stage med 1 opadvendt Kost samt et fast Fyr, der viser rødt Lys W. efter og hvidt Lys E. efter.

Samtidig med Gennemsejlingsaabningens Etablering bortfalder den tidligere Belysning af samtlige under Arbejde værende Piller, udlagte Pramme etc.

(E. f. S. Nr. 14/711 1934. Kort Nr. 301.)

**998. (P). Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborgsund. Guldborg. Bro under Bygning. Midlertidig Afmærkning af Gennemsejlingsaabning.**

1. Under Henvisning til E. f. S. Nr. 7/360 og 16/866 1934 meddeles, at den nuværende midlertidige Afmærkning ved Gennemsejlingsaabningen ved *Falstersiden* samtidig med, at det faste Brofag paa *Falstersiden* (omkring den 13. Maj d. A.) bringes paa Plads, inddrages, og at der i Stedet for som Afmærkning af Landgrunden paa *Lollandsiden* ved den fremtidige midlertidige Gennemsejlingsaabning mellem den W.-lige Klapille og Landpillen paa *Lollandsiden* midlertidig udlægges.

a. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa 54° 52' (18") N. 11° 45' (06") E. og

b. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa 54° 52' (17") N. 11° 45' (06") E.

2. Bropillerne afmærkes som hidtil indtil videre med klare Lanterner om Natten.

(E. f. S. Nr. 7/360 og 16/866 1934)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**999. Danmark. Kattegat. Randers Fjord. Udbyhøj. Sommerafmærkning.**

Omskiftningen fra Vinter- til Sommerafmærkning af Sømærkerne uden for *Udbyhøj* er foretaget.

*Randers Fjord* Klokketønde: c. 56° 37' N. 10° 23' E.

(E. f. S. Nr. 43/2468 1933.)

(Se Tillæg.)

### VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

**1000. Island. Forskellige Oplysninger om Fyr.**

(Skrá yfir Vita og Sjómerki á Íslandi 1934 m. m.)

1. *Selvogur* Fyr c. 63° 49' N. 21° 39' W. Lysevnen er 18 Sm.

(Fyr-Fort. Nr. 790.)

2. *Sandgerdi* Vinkelfyr c. 64° 02' N. 22° 43' W. Det firkantede Taarn er hvidmalet.  
(Islandske Lods, Side 49. Fyr-Fort. Nr. 795.)

3. *Sandgerdi indre* Ledefyr]er anbragt]paa Fyrpæle.  
(Fyr-Fort. Nr. 796.)
4. *Gerðstangi* Fyrs nøjagtige Plads er  $64^{\circ} 00' 44''$  N.  $22^{\circ} 21' 22''$  W.  
(Kort Nr. 213, 270, 226 og 260. Fyr-Fort. Nr. 802.)
5. *Ellidaey* Vinkelfyr c.  $65^{\circ} 09'$  N.  $22^{\circ} 49'$  W. Fyrlanteren er sortmalet.  
(Islandske Lods, Side 78. Fyr-Fort. Nr. 824.)
6. *Bildudalur* Vinkelfyr c.  $65^{\circ} 41'$  N.  $23^{\circ} 36'$  W. Fyrets Synsvidde er fra 4—6 Sm.  
(Fyr-Fort. Nr. 828.)
7. *Skagatá* Fyrs nøjagtige Plads er  $66^{\circ} 07' 10''$  N.  $20^{\circ} 06' 09''$  W.  
(Kort Nr. 254, 270 og 239. Fyr-Fort. Nr. 846.)
8. *Saudanes* Gruppe-Blinkfyr c.  $66^{\circ} 11'$  N.  $18^{\circ} 56'$  W. Flammens Højde er 37,5 m.  
(Kort Nr. 212, 270 og 239. Islandske Lods, Side 128. Fyr-Fort. Nr. 849.)
9. *Oddeyri* Vinkelfyr c.  $65^{\circ} 41'$  N.  $18^{\circ} 05'$  W. Lysevnen er 6 Sm for hvidt, 5,5 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys.  
(Fyr-Fort. Nr. 856.)
10. *Akureyri* Vinkelfyr c.  $65^{\circ} 40'$  N.  $18^{\circ} 05'$  W. Lysevnen er 6 Sm for hvidt, 4,5 Sm for rødt og 4 Sm for grønt Lys.  
(Fyr-Fort. Nr. 858.)
11. *Flatey* Gruppe-Blinkfyr c.  $66^{\circ} 10'$  N.  $17^{\circ} 51'$  W. Flammens Højde: 27 m. Synsvidde: 15,5 Sm. Lysevne: 16 Sm.  
(Kort Nr. 212, 270 og 239. Islandske Lods, Side 134. Fyr-Fort. Nr. 859.)
12. *Húsavík* Ankerfyrlinie c.  $66^{\circ} 03'$  N.  $17^{\circ} 18'$  W. Bagvarden er hvid med vandret, rød Stribe og rød, trekantet Plade som Topbetegnelse. Forvarden er hvid med lodret, rød Stribe og rød, firkantet Plade som Topbetegnelse.  
(Islandske Lods, Side 135. Fyr-Fort. Nr. 861.)
13. *Tjörnæs* Gruppe-Blinkfyr c.  $66^{\circ} 12'$  N.  $17^{\circ} 09'$  W. Flammens Højde: 35 m. Synsvidde: 17 Sm.  
(Kort Nr. 212, 270 og 239. Islandske Lods, Side 135, Tillæg Nr. 1, Side 11. Fyr-Fort. Nr. 862.)
14. *Raudinúpur* Gruppe-Blinkfyr c.  $66^{\circ} 31'$  N.  $16^{\circ} 33'$  W. Flammens Højde er 63 m.  
(Kort Nr. 212, 270 og 239. Islandske Lods, Side 137, Tillæg Nr. 1, Side 11. Fyr-Fort. Nr. 863.)
15. *Rifstangi* Fyr c.  $66^{\circ} 32'$  N.  $16^{\circ} 12'$  W. Flammens Højde er 19 m.  
(Kort Nr. 212, 270 og 239. Islandske Lods, Side 138. Fyr-Fort. Nr. 864.)
16. *Bjarnarey* Gruppe-Blinkfyrs nøjagtige Plads er  $65^{\circ} 47' 12''$  N.  $14^{\circ} 18' 38''$  W. Flammens Højde er 26 m.  
(Kort Nr. 286, 214, 270 og 239. Islandske Lods, Side 147. Fyr-Fort. Nr. 868.)
17. *Mjóeyrartangi* Fyrs nøjagtige Plads er  $65^{\circ} 03' 34''$  N.  $13^{\circ} 59' 47''$  W. Flammens Højde: 5 m.  
(Kort Nr. 288, 214, 270 og 239. Islandske Lods, Side 158. Fyr-Fort. Nr. 874.)
18. *Vattarnes* Vinkelfyrs nøjagtige Plads er  $64^{\circ} 56' 09''$  N.  $13^{\circ} 41' 16''$  W. Fyrbygningen er et hvidt Taarn.  
(Kort Nr. 288, 214, 270 og 239. Islandske Lods, Side 156. Fyr-Fort. Nr. 875.)
19. *Streitishorn* Vinkelfyrs Plads er  $64^{\circ} 43' (44'')$  N.  $13^{\circ} 59' (36'')$  W.  
(Kort Nr. 288, 214 og 270. Fyr-Fort. Nr. 879.)
20. *Ingólfshöfði* Gruppe-Blinkfyrs Plads er  $63^{\circ} 48' (08'')$  N.  $16^{\circ} 38' (25'')$  W.  
(Fyr-Fort. Nr. 887.)
21. *Alvdrúhamrar* Gruppe-Blinkfyr c.  $63^{\circ} 27'$  N.  $18^{\circ} 19'$  W. Fyrtaarnet er graat.  
(Islandske Lods, Side 177, Tillæg Nr. 1, Side 14. Fyr-Fort. Nr. 888.)

#### 1001. Island W.-Kyst. Gardskagarif. Oplysning om Klokketønde.

(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)

Den paa *Gardskagarif* paa c.  $64^{\circ} 05\frac{1}{2}'$  N.  $22^{\circ} 44'$  W. udlagte Klokketønde er en almindelig hvid Spidstønde, i Toppen af hvilken er anbragt en lille Klokke. Da Strømmen lægger Tønden ret stærkt, faar Klokken kun ringe Betydning.

(Islandske Lods, Side 50. Fyr-Fort. Nr. 797.)

#### 1002. Island W.-Kyst. Faxafloi. Skerjafjordur. Oplysning om Baaker.

(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)

Baakerne ved Indsejlingen til *Skerjafjordur* er endnu graa, men forventes i Løbet af Foraaret malede, som anført i E. f. S. Nr. 46/2195 1932.

c.  $64^{\circ} 07'$  N.  $22^{\circ} 00'$  W.

(Islandske Lods, Side 57.)

1003. Frankrig. Plateau de Rochebonne. [Rochebonne Est Lys- og Klokketønde. Oplysning om Tønde.  
(N. f. S. Nr. 16/1361. Berlin 1934.)  
Lys- og Klokketønden *Rochebonne Est* paa c. 46° 12',<sub>3</sub> N. 2° 23',<sub>1</sub> W. er rødmalet.

### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1004. Baleariske Øer. Ibiza. Klippeøen Vedrá. Fyr atter tændt.  
(A. a. l. N. Nr. 16/472. San Fernando 1934.)  
*Vedrá* Fyr paa c. 38° 51',<sub>7</sub> N. 6° 11',<sub>3</sub> E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 16/852 1934.)

### X. Asiens E.-Kyst med Japan.

1005. Korea E.-Kyst. Koko Ko. Fyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 612. London 1934.)  
Paa Hovedet af Sidemolen tæt ved det røde, faste Fyr paa Bølgebryderens Hoved er paa 36° 21' 30" N. 129° 23' 20" E. tændt et Fyr, der viser hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 8 m. Synsvide: 10 Sm. En hvidmalet Betonstøtte.
1006. Japan. Hokkaido (Hokushu) W.-Kyst. Kumaishi Ko. Fyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 610. London 1934.)  
Paa Hovedet af Bølgebryderen er paa 42° 07' 48" N. 139° 58' 20" E. tændt et Fyr, der viser hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 8 m. Synsvide: 10 Sm. Hvidt, fir-kantet Taarn. Fyret er ubevogtet.

### XI. Bekendtgørelser m. m.

1007. Danmark. Fortegnelse over danske og islandske Fyr og Taagesignalstationer. Trykfejl.  
I Fortegnelsen over danske og islandske Fyr og Taagesignalstationer 1934 er ved en Trykfejl Længdeangivelsen i Rubrik 4 foroven for de færøske og islandske Fyr angivet som *E.* i Stedet for *W.*
1008. Svalbard. Vest-Spitsbergen. Isfjord. Kap Linné. Radiopejlstation nedlagt.  
(Bilag til E. f. S. Nr. 3. Oslo 1934.)  
*Kap Linné* Radiopejlstation paa c. 78° 03',<sub>9</sub> N. 13° 37',<sub>7</sub> E. er nedlagt.

### Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korte eller  
Bogs Nr.

England:

- T Supplement No. 6 to Channel Pilot, Part II.  
T Supplement No. 10 to Bering Sea and Strait Pilot.  
R 979 Central Pacific Ocean. — Islands between 160° E. and 150° W. longitude.  
R 1628 England, East Coast. — Hartlepool bay.  
N Admiralty List of Wireless Signals, 1934, Volume I and Supplement.  
T Supplement No. 7 to Baltic Pilot, Vol. III.  
T Supplement No. 4 to Mediterranean Pilot, Vol. IV.

- Finland:*
- R 48 Ulkokrunni—Tornio.  
N Fyrar ved Finlands kuster.
- Sverige:*
- T Tillägg til seglingsbeskrivningen Svensk Lots, Delarna I—IV.  
N A Beteckningar och Förkortningar.

## Tillæg.

### I. Østersøen.

- 1009. Danmark. Bornholm NW.-Kyst. Hammerhavnen. Dybde i Indløb.**  
Vanddybden i Indsejlingen til *Hammerhavnen* er atter normal. 4,0 m.  
c. 55° 16',7 N. 14° 45',7 E.  
(E. f. S. Nr. 14/728 1934. Kort Nr. 231. Danske Lods, Side 431. Havnelods, Side 72,  
Tillæg Nr. 3, Side 27.)

### III. Kattégat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1010. Danmark. Kattégat. Frederikshavn WSW. Vrag fjernet.**  
Vraget af Patrouillebaaden, der laa sunket paa 57° 25' (45") N. 10° 32' (35")  
E., er fjernet.  
(E. f. S. Nr. 15/640 1932.)



## MAANEDSOVERSIGT

over endnu i Kraft værende midlertidige og foreløbige  
Efterretninger for Søfarende.

### I. Østersøen.

**1933**

- 7/446 *Østersøen. Sandhammaren Fyr SW. Vrag.*  
34/2011 *Sverige S.-Kyst. Falsterbo Fyr SE. Vrag afmærket.*

**1934**

- 1/2 *Sverige S.-Kyst. Trällebog. Radiofyr og Undervandstaagesignal forandres.*  
2/77 *Tyskland. Kieler Fjord. Advarsel.*  
3/118 *Sverige S.-Kyst. Lägerholmen Fyr forandres.*  
3/120 *Sverige E.-Kyst. Indløbet til Västervik. Spårö Fyr og Stickskår Fyr forandres.*  
4/211 *Finland. Finske Bugt. Orrergrund og Tiiskeri (Digskår) Fyr. Advarsel.*  
7/354 *Danmark. Fakse Bugt. Rødvig Havn. Dybde aftaget.*  
7/356 *Sverige. Gotland E.-Kyst. Fårö Fyr. Taagesignal forandres.*  
9/448 *Estland. Finske Bugt. Fyrskibet Tallinn midlertidig flyttet.*  
13/648 *Sverige. Gotland. N.-lige Indløb til Fårösund. Midlertidig Fyrbelysning.*  
17/868 *Sverige. Kalmarsund. Utgrunden Fyrskib ombyttes midlertidigt med Lystønde.*  
17/885 *Memelomraadet. Indløb tilsandet. Fyr slukket. Advarsel.*  
17/891 *Tyskland. Rügen E.-Kyst. Arkona Fyr SE. Vrag afmærket.*  
18/964 *Sverige. Bottniske Bugt. Sydostbrodden Fyrskib ombyttes med nyt Fyrskib. Fyrkarakter og Lufttaagesignal forandres. Radiofyr oprettes.*  
18/990 *Letland. Ovisi Fyrskib midlertidig ombyttet med Spirtønde.*  
18/993 *Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Sildefiskeri. Advarsel.*

### II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

**1933**

- 27/1687 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedsund Jernbanebro W. Midlertidig Bro under Bygning. Bolværk spærret.*  
47/2721 *Danmark. Sundet. Lappegrund S. Dybde aftaget.*

**1934**

- 1/30 *Danmark. Sundet. København. Signaler for Skydning fra Forterne.*  
1/32 *Danmark. Sundet. København. Inderhavnen. Knippelsbro. Trafikbestemmelse. Lodstvang.*  
1/34 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.*  
1/35 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Mosede Batteri. Signal for Skydning.*  
1/36 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Signaler for Skydning fra Borgsted Batteri og Masnedø Fort.*  
1/38 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Skydning.*  
1/39 *Danmark. Lille-Bælt. Snævringen. Broarbejder. Advarsel.*  
6/352 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia SE. Undervandshindring.*  
7/360 } *Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborgsund. Guldborg. Bro under Bygning. Midlertidig*  
16/866 } *Afmærkning. Oplysning om Broarbejder.*  
18/998 }  
9/479 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.*  
9/480 *Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn. Tilsanding.*  
14/711 } *Danmark. Smaalandsfarvandet. Storstrømmen. Bro under Bygning. Midlertidig Gennem-*  
18/997 } *sejlingsaabning. Midlertidige Foranstaltninger.*  
16/831 *Danmark. Sundet. Taarbæk Rev Lys- og Klokketønde midlertidig ombyttet.*  
16/832 *Danmark. Sundet. Flakfort. Dragørfort. Skydeøvelser. Advarsel.*  
18/994 *Danmark. Sundet. Drogden 8,0 m Rende. Lystønde C midlertidig inddraget.*

- 1934  
18/995 *Danmark. Smaalandsfarvandel. Bøgestrom. Sandhage N. Tilsanding. Sømærke midlertidig flyttet.*  
18/996 *Danmark. Smaalandsfarvandel. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.*

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1929  
18/993 *Danmark. Kattegat. Fornæs SE. t. S. Oplysning om Dybde.*  
1932  
13/591 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Oplysning om Dybdeforhold.*  
23/1091 *Danmark. Limfjorden. Hals Barre. Oprensning af Løb. Gravemærker.*  
1933  
24/1518 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal Ledefyr. Forfyr flyttes midlertidigt.*  
1934  
1/41 *Danmark. Kattegat. Isefjord. Lynæs Batteri. Signal for Skydning.*  
1/43 *Danmark. Kattegat. Egense S. Skydeplads.*  
2/81 *Danmark. Kattegat. Indsejlingen til Mariager Fjord. Dybde aftaget.*  
3/133 } *Sverige. Kattegat. Subbeberget. Fyr tændes. Varberg Fyr nedlægges.*  
10/496 }  
13/661 *Danmark. Kattegat. Hjælm S. Opmaalingsmærker udlagt. Advarsel.*  
13/662 *Sverige. Kattegat. Vinga Fyrskib ombyttes midlertidigt.*  
15/749 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Advarsel. Puller.*  
17/896 *Danmark. Kattegat SW-lige Del. Tunø S. Afmærkning forandres.*  
17/897 *Danmark. Kattegat. Østre-Flak Fyrskib. Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.*  
17/898 *Sverige. Kattegat. Lille Middelgrund Lys- og Fløjtetønde ombyttes midlertidigt.*  
17/899 *Sverige. Kattegat. Fladen Lys- og Fløjtetønde midlertidig ombyttet.*  
17/900 *Sverige. Kattegat. Stora Pölsan Skær. Fyr tændes.*  
17/901 *Danmark. Limfjorden. Hjarbæk Havn. Indsejlingsrenden tilsandet.*

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1934  
2/90 *Frankrig. Dunkerque. Fyrskib Dyck strandet og midlertidig erstattet med Lystønde.*  
6/332 *Skotland. Firth of Forth. Inchkeith E. Lystønde med Taageknaldsignal udlagt til Forsøg.*  
12/621 *England. Harwich Anduvning. Shipwash Fyrskib flyttes.*  
14/732 *England. Tyne Anduvning. Fiskeri med Drivnet. Advarsel.*  
16/843 *Skotland. North Carr Fyrskib ombyttes med Lys- og Fløjtetønde.*  
16/844 *Skotland. Buchan Ness. Taagesignal forandres.*  
17/906 *Tyskland. Elben. Fyrskib Elbe 1 midlertidig ombyttet.*  
17/908 *England. Lowestoft Anduvning. Afmærkning forandres.*

### Island og Færøerne.

- 1932  
46/2197 *Island W.-Kyst. Breidifjördr. Dybde aftaget. Advarsel.*  
1933  
45/2593 *Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Bræðrabreki Grund fundet.*

### XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1933  
9/598 *Britiske Øer. Oplysninger om Stormvarselstationer.*  
1934  
1/55 *Danmark. Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse.*  
1/56 *Danmark. Forholdsregler og Signaler, som er foreskrevet i Forbindelse med Isbrydnings-tjenestens Udførelse i danske Farvande.*  
1/57 *Danmark. Meteorologiske Observationer, Stormvarsler, Ismeldinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse CQ.*

- 1934
- 1/59 } *Danmark.* Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra *danske* Skibe.  
 2/111 }  
 1/60 *Danmark.* Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.  
 1/61 *Danmark.* Stednavne rettes i de *danske* Søkort.  
 1/62 *Danmark.* Dampskibsruiter for „Det Forenede Dampskibs-Selskab“s Passagerskibe over  
     *N.-lige Atlanterhav.*  
 1/63 *Island.* *Islandske* Fyr. Advarsel.  
 2/115 *Britiske Øer og Nordsøen.* Almindelig Oplysning angaaende Miner.  
 4/227 *Danmark.* Stormvarsler, Vejrmedlinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse  
     for Søfart og Fiskeri i de *danske* Farvande udsendt pr. Radiotelefon.  
 11/587 *Nordlige Atlanterhav.* *Transatlantiske* Dampskibsruiter. Ispatrouilletjenesten genoptages.  
 16/860 *Britiske Øer.* Opmaalingsarbejder. Midlertidige Mærker udlægges. Advarsel.
-

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET

## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

★

FLYDEDOK

FOR SKIBE INDTIL 11.000 TONS D.W.

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

4 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10-3000 H.K. PR. CYLINDER

*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

**O**wners' &

**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by  
Nautical Publishing Co.  
33, Amallegade, Copenhagen.

AGENTURFIRMAET

## KAY DYHR

ØRESUNDSVEJ 140. KØBENHAVN S. TLF. 8320

8892

8901

## EUREKA

PUMPER ETC.

TELEGR.-ADR.: YARD

TELEFON 4101, STATSTLF. 9

# A/S AALBORG MASKIN- & SKIBSBYGGERI

TØRDOK 380'

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

# A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3500 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » 1000 » »

## STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING &amp; DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

### Toldbodens Motorfærge

ved N. P. Winding (V. Steen's Eff.) anbefaler sig med

## MOTORBADE

til Transport, Proviant, Stores, Færgning samt Trosseføring

Færgehuset - Nordre Toldbod

Telefon: Central 13.717



# GIESCHE

HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

DANZIG

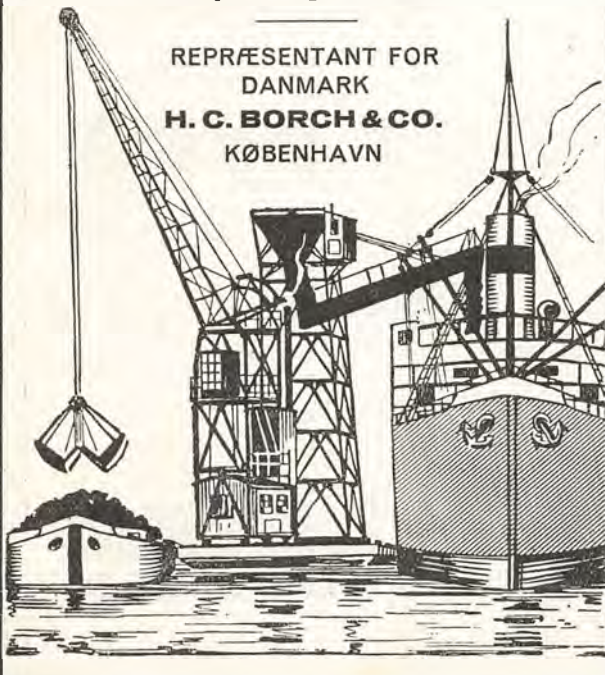
HOLZMARKT 4

Tel.-Adr. GIESCHE

### Første Klasses Bunkerkul

fra egne Gruber:

Cleophas og Giesche.

REPRÆSENTANT FOR  
DANMARKH. C. BORCH & CO.  
KØBENHAVN

### SCANDINAVIAN COAL BUYERS

#### IN A NUTSHELL

GUIDE TO SCANDINAVIAN COAL IMPORTERS,

COAL AGENTS AND SHIPOWNERS

Price, 10/-, post free.

SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE

(The International Weekly)

33, Amaliegade

Copenhagen, Denmark

### FOREIGN BUNKERING

TOWAGE  
STEVEDORING  
PROVISION-  
AGENTS

**DANISH MARITIME SERVICE**

TELEGRAMS:  
"AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

COPENHAGEN

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 19

FREDAG 11. MAJ 1934

41. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1934

Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleums A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegraf-selskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phoenix, Esbjerg  
Rhederi M. Jehsen, A/S, Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydske Dampskibsselskab  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugsererselskaber.

## FRA UGE TIL UGE

Af Axel Gerfalk.

### KØBENHAVN OG PROVINSEN

Der er næppe Tvivl om, at Provinsen paa mange Omraader forfordes, og at Hovedstaden selv vil være tjent med, at baade Staten og Erhvervslivet viser Provinsen mere Forstaaelse. Men Forfordelingen er imidlertid næppe saa stor, som den bliver gjort til af de fortræffelige Mænd, der har dannet Komité for at skaffe Provinsen dens table Legioner tilbage. Dens ivrigste Propagandister har tilsyneladende ganske overset den Vekselvirkning mellem Hovedstad og Provins, der navnlig produktionsmæssig finder Sted, og hvor Provinsen i mange Tilfælde høster de sikre Fordele, mens Hovedstaden løber den kommercielle Risiko. Og selv i vore Planøkonomi-Dage vilde det blive uigenneførligt for enhver siddende Regering at tvinge Aktieselskaber eller individuelle Industrimænd til at anlægge Virksomheder i Provinsen, hvis de paagældende Selskaber eller Enkeltmænd har bestemt sig for København eller omvendt. En Virksomhed maa ligge der, hvor dens Ledere og Aktionærer mener, at den faar de største Belingelser for Trivsel. Men det er utvivlsomt kun til det gode, at en saadan Komité er blevet nedsat og faar Lejlighed til at gaa, skal vi sige mindre propagandamæssigt og mere analytisk, i Gang med at søge en ræsonabel Løsning af dette Problem, som er et virkeligt Problem, og som ikke maa sidestilles med de mange »Sager«, hvorpaa velmenende Mennesker spilder egen og andres Tid. Men man vil sikkert komme til det Resultat, at i alt Fald om nogen større Decentralisation af Centraladministrationen kan der ikke være Tale. Ikke alene af praktiske Grunde. Men ogsaa af storpolitiske. Man skal ikke lette nogen Delingen af Danmark — netop nu gælder det om at være en saa stærkt sammensvejet national Enhed som vel mulig.

Med Hensyn til Havnespørgsmaal kan man vist sige, at Statsmagten ikke har forfordelt Provinsen. Københavns Havn har ikke faaet Statstilskud af nogen Art, og af dens Indtægter anvendes en ikke ringe Procentdel til Formaal, der — som for Eksempel Brokonstruktioner — ikke har vandrafikale Formaal. I Provinsen har Staten derimod ofret betydelige Summer paa Oprettelsen og Vedligeholdelse af en Række Statshavne, ligesom adskillige Havne har opnaaet Statstilskud til Udbygning og Uddybninger. Man kan maaske bebrejde Statsmagten, at den af uvedkommende Hensyn, men efter Provinssammenlutningen eget Ønske opretholder altfor høje Havne- og Vare-Skibsafgifter.

I denne Forbindelse er det aktuelt at omtale en yderst interessant Oversigt, som Havneingeniør C. A. Lassen i Kolding har udarbejdet over de danske Kommunalhavne. Disse repræsenterer nu en Anlægsværdi af 95.4 Millioner Kr., medens for Københavns Havn den tilsvarende Værdi er 57½ Million. I 1910 var den tilsvarende Tal for Provinsens vedkommende 21 Mill. og for København Havns 26.6 Mill. Før Krigen var København Havns Anlægsværdi altsaa betydeligt større end de samlede Provinshavnes; i Dag repræsenterer Provinshavnenes Anlægsværdi næsten det

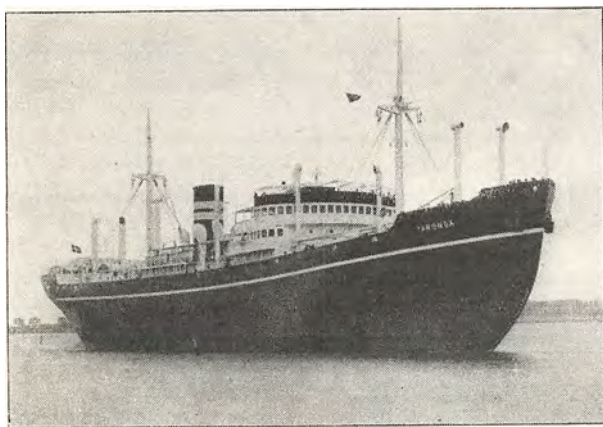
dobbelte af Københavns. Dette tyder i alt Fald ikke paa nogen Forfordeling, ej heller paa, at Udviklingen ensidig er i Københavns Favør.

Aarhus Havn er den største af de kommunale Havne i Danmark og i rivende Udvikling paa Grund af det eksellente Samarbejde mellem en maalbevidst aarhusiansk Handelsstand og en meget dygtig Havneadministration. Der er næppe Tvivl om, at denne Havn vil vokse yderligere, selv om dens Vækst har været usædvanlig hurtig i de forløbne Aar fra 1910, hvor dens Anlægsværdi kun repræsenterede 3.4 Mill. Denne Værdi er nu, helt korrekt i 1932, 21.3 Mill., og hvis Havneingeniør Gebauer's velovervejede Program for Havnens yderligere Udbygning og Beskyttelse gennemføres maa Anlægsværdien igen stige med Millionbeløb.

Ogsaa Aalborg Havn er ikke over sin Grolid. Den havde i 1910 en Værdi af 2.7 Mill. Kr. I 1932 var Havnens Værdi steget til 11.4 Mill. Kr. Bolværkslængden var i 1910 3240 m og i 1932 3880 m. Den behandlede Tonnage er i samme Tidsrum steget fra 175,174 til 349,046 Tons. Aalborg Havn og Nørresundby Havn tilsammen blev i 1910 anløbet af 2116 Skibe, medens Aalborg Havn alene i 1931 blev anløbet af 3349 Skibe og Nørresundby Havn af 1799 — altsaa tilsammen af 5148 Skibe, hvoraf 302 Skibe var over 1000 Nettoregisteretons. Og Aalborg drømmer om at blive den store Fordelingscentral ikke alene for Nordjylland, men ogsaa for andre Dele af Landet — mellem den og Aarhus vil Konkurrencen vokse stærkere og stærkere.

Siden 1910 har de kommunale Havne anvendt 93.5 Mill. Kr. til Udvidelser. I alt er disse Havne anløbet af 37,154 Skibe i 1931 mod 21,660 Skibe i 1910 — en Udvidelse, der langt overgaar Væksten af anløbende Skibe i København i samme Tidsrum, saa det synes heller ikke som om Provinsen kan bebrejde Erhvervs livet for at give Præference til København paa dette Omraade. Tidligere fandt en langt større Del af Omladningerne Sted i København end nu, hvor Skibene gaar direkte til de store Provinshavne, hvorfra saa Omladningerne i stor Stil foregaar. Dette vises iøvrigt af de tørre Tal: Varemængden, der i 1931 blev eksporteret over de kommunale Havne i Provinsen, var 7½ Mill. Vægttons imod 3 Millioner Tons i 1910.

## PRØVETUR MED M/S "TARONGA"



Lørdag den 5. Maj 1934 foretoges Prøvetur med Værftets Nybygning Nr. 50, Motorskibet »Taronga« af Tønsberg, bygget til Rederiet Wilh. Wilhelmsen, Oslo.

Skibets Dimensioner er følgende: Længde over all 505' 7"; Længde mellem Perpendikulerer 470' 0"; Bredde paa Spant 61' 0"; Dybde til Shelterdæk 42' 11".

Baaden er et Dieselmotor-Lastskib bygget og udrustet efter de nyeste Krav, der stilles til moderne Fragt-Liniebaade med Indretning til begrænset Antal Passager. Baaden skal indsættes paa Rederiets Rute paa Australien.

Skibet laster ca. 10,500 Tons Dødvægt og er bl. a. særlig interessant derved, at det er bygget med Maier-Stævn,

hvis karakteristiske Linier giver Forskibet et særligt Præg, og som bevirker en roligere Gang i Søen og en bedre Udnyttelse af Hestekræfterne.

Skibet er forsynet med 2 Master og 10 Samsonposter, paa hvilke der er anbragt 20 Lossebomme, deraf een for 25 T. Disse Bomme betjenes af 17 elektriske Spil, der ligesom Ankerspillet og den direkte elektrisk drevne Styremaskine er fabrikeret af Thomas B. Thrige, Odense.

Skibet har Simplex Balanceror.

Der er indrettet smukke Saloner og Kahytter for 12 Passagerer, dels i Enkeltmandskamre, dels i Tomandskamre, alle Kamre bekvemt indrettet. Desuden store og lyse Kahytter for Officerer og Besætning med tilhørende Saloner og Messer.

Maskineriet er enkeltskruet. Hovedmotoren er dobbeltvirkende, 2-Takts Krydshovedmotor af Burmeister & Wain's Fabrikat, i Stand til under normal daglig Gang i Søen at udvikle 8000 EHK ved 105 Omdrejninger pr. Minut. Desuden 3 enkeltvirkende, 2-Takts Hjælpedieselmotorer ligeledes af Burmeister & Wain's Fabrikat.

Prøveturen fandt Sted i Storebælt og forløb i enhver Henseende tilfredsstillende.

Til Stede var: Som Repræsentanter for Rederiet: Skibsreder Tom Wilhelmsen jun., Ingeniør Jacob Wang, Inspektør, Kaptajn F. R. Kjörboe. Fra Lloyd's Register of Shipping: Inspektør C. Kruhoffer, Inspektør S. Sandersen. For det norske Skibstilsyn: Ingeniør H. Tuxen. Som Repræsentant for Burmeister & Wain, der har leveret Maskinanlægget: Direktør C. A. Møller, Direktør H. Blache, Underdirektør Paul Hansen.

## PERSONALIA

### DØDSFALD

#### NAVIGATIONSFORSTANDER AAGE V. TUXEN

Et pragtfuldt og retliniet Menneske er død — alle, der har haft den Lykke at kende Navigationsforstander Aage V. Tuxen, vil føle et Savn ved Meddelelsen om, at han ikke er mellem os mere.

Aage Tuxen blev kun 62 Aar gammel. I 1902 overtog han Svendborg Navigationskole, som hans Fader havde stiftet i 1852. Indtil 1922 drev han Skolen for egen Regning, og siden ledede han den som Statsskole. Tuxen var ligeledes en af Pionererne i Undervisning i Radiotelegrafi, og baade hans Radioskole i Svendborg og den i København blev senere overtaget af Staten.

Tuxen elskede Søen og var en ivrig Sejlsportsmand. Han interesserede sig stærkt for Ungdommen, og i sin smukt beliggende Villa oprettede han med Venners Assistance for en halv Snes Aar siden en Udvandrerkskole med et udmærket Program. Den standsede Udvandring gjorde efterhaanden Skolen overflødig, men hans Tanke vil sikkert blive taget op igen af Regeringen, hvis man for Alvor tænker paa at skabe kolonimæssig Emigration i Sydamerika.

#### Flv. Lods Andersen

Flv. Lods Andersen, Grenaa, er Lørdag afgaaet ved Døden, 79 Aar gammel. Lods Andersen frattraadte i 1921 efter at have været Lods i Grenaa i 46 Aar. Under den russisk-japanske Krig var han sammen med en Del andre danske Lodser med til at føre den store russiske Flaade gennem de danske Farvande og fik herfor den russiske Æreorden med Diamanter.

#### Direktør, Ingeniør Georg Møller

Direktøren for Thomas Ths. Sabroe & Co.s københavnske Afdeling, Ingeniør Georg Møller er afgaaet ved Døden, ca. 63 Aar gammel. For en Maaned Tid siden var han blevet indlagt paa Kommunehospitalet, lidende af Pandehulebetændelse.

Direktør Møller var baade som Industrimand og Sælger en Dygtighed. I en meget lang Aarrække havde han været Leder af det store Aarhusfirmas københavnske Afdeling. Han efterlader sig Enke og to Døtre.

## VORE SKIBSMÆGLERE

Skibsmægler Nic. Pedersen, Frederikshavn, har i disse Dage optaget statsautoriseret Skibsmægler Jul. Christensen i sin Forretning, der vil blive fortsat under Firma: Nic. Pedersen & Co.

Skibsmægler Jul. Christensen har i en Aarrække været ansat i Firmaet A. Gjørding, Kolding, men modtog ved den nylig afholdte Skibsmægler Eksamen Bestalling som statsautoriseret Skibsmægler.

# ER ET TYVEAARIGT SKIB FOR GAMMELT?

## En britisk »Ophugnings- og Nybygningsplan«

I en Tale, som den britiske Handelsminister, Mr. Walter Runciman, fornylig holdt i Underhuset, udtalte denne, at det forekom ham sandsynligt, at de britiske Redere var blevet hængende ved deres gamle, mindre effektive Skibe altfor længe, og udtalte som sin Overbevisning, at det vilde være det bedste, hvis Rederne skaffede sig af med dem og anvendte den derved indsamlede Kapital — der dog ikke vilde beløbe sig til saa forfærdelig meget — til at placere Ordre for nyt, tidsvarende Tonnage.

For adskillige Aar siden, ja, lige fra det Øjeblik, hvor det var indlysende, at den britiske Skibsfart maatte passere midt igennem den økonomiske Verdenscyklon, har "The Shipping World" gjort sig til Talsmand for en »Ophugnings- og Nybygningspolitik« som værende det bedste Middel til at faa den britiske Skibsfart frelst ud af Stormen igen med al sin fordums Styrke i Behold og sin Prestige bevaret, selvom den Tonnage, der blev tilbage efter Planens Gennemførelse, vilde have været endnu mindre end den, der findes i Øjeblikket.

Med den sørgelige Udvikling der nu har været indenfor Skibsfarten in Mente, vilde det være oportunt at rekapitulere de Argumenter, der taler til Gunst for en »Ophugnings- og Nybygningsplan« ved aller at analysere de Tal, der offentliggjordes i "The Shipping World" for den 4. April vedrørende den søgaaende Tonnage — d. v. s. Fartøjer paa 3000 Tons og derover — som fandtes opført i Skibsregisteret for Storbritannien den 31. Marts. Som foreslaaet af Sir Charles Barrie, ser vi bort fra de individuelle Rederes Særinteresser, saaledes som man nødvendigvis maa gøre det, naar man drøfter et Problem, der har Betydning for hele Nationen, og koncentrerer vor Opmærksomhed paa Skibene som saadan, thi de er Aktiver af vital Betydning for hele Landet.

### En Analyse af gammel Tonnage

Spørgsmaalet er, om et Skib, der er tyve Aar gammelt, er for gammelt til at opfylde sin økonomiske Funktion. I Dag maa Svaret være, at det er det. Der gives Undtagelse for enhver Regel, og der findes virkelig i Øjeblikket Skibe af nævnte Alder i Fart, som i hvert Fald indtjener nok til deres egen Vedligeholdelse. Det største af disse Skibe, der danner en Undtagelse til Reglen, er »Mauretania«, men det tilhører jo ogsaa en Klasse helt for sig selv. Hovedreglen maa være den, at Skibe paa 20 Aar og derover, d. v. s. Skibe bygget i 1914 eller tidligere, er forældede, og at Skibe mellem 15 og 20 Aar, d. v. s. Skibe bygget mellem 1915 og 1919, er ved at blive forældede. I denne Forbindelse maa man erindre, at denne sidste Gruppe Skibe er blevet bygget paa samme Linier som de forældede Skibe, da der under Krigen nødvendigvis var slet ingen eller kun ringe Fremgang indenfor Konstruktionen af Skrog og Maskineri paa Handelsskibe.

I nedenstaaende Tabel angives Detaillerne under tre forskellige Kategorier vedrørende Antallet, Typerne og Størrelsen af de søgaaende Skibe, der fandtes opført paa Skibsregistret for det Forenede Kongerige for 31. Marts.

### TYPER OG STØRRELSER AF BRITISK SØGAAENDE TONNAGE PAA 15 AAR OG DEROVER

Skibstype*	Eksisterende Tonnage						Oplagt Tonnage					
	25 Aar og derover		20 og under 25 Aar		15 og under 20 Aar		25 Aar og derover		20 og under 25 Aar		15 og under 20 Aar	
	Nr.	Tons Brutto	Nr.	Tons Brutto	Nr.	Tons Brutto	Nr.	Tons Brutto	Nr.	Tons Brutto	Nr.	Tons Brutto
<b>Cargo Vessels:</b> —												
A. . . . .	8	44,852	31	177,477	128	723,437	3	18,101	7	39,447	20	114,479
B. . . . .	17	76,376	53	247,213	37	165,384	7	31,760	17	79,843	10	44,487
C. . . . .	16	55,724	30	107,808	38	125,144	6	21,226	11	40,412	9	29,538
	41	176,912	114	532,498	203	1,014,065	16	71,087	35	159,708	39	188,904
<b>Liners</b> . . . . .	8	117,338	14	273,326	5	88,571	1	12,385	1	18,452	3	57,501
<b>Inter. Liners</b> . . . .	1	10,946	24	228,074	17	159,044	—	—	—	—	1	16,063
<b>Cargo-liners</b> . . . .	27	197,018	114	790,724	124	886,025	1	3,820	9	62,224	6	41,098
	77	502,254	266	1,824,622	349	2,127,705	18	87,292	45	240,384	49	303,566
<b>Tankers</b> . . . . .	6	34,826	14	86,500	47	299,405	2	11,247	5	25,230	4	21,633
<b>Ialt</b> . . . . .	83	537,080	280	1,911,122	396	2,427,110	20	98,539	50	265,614	53	325,190

\*) "Cargo vessels" er Skibe med en Hastighed under 12 Knob. Gruppe A Skibe paa 5000 Bruttotons og derover, Gruppe B Skibe mellem 4000 og 5000 Tons og Gruppe C Skibe mellem 3000 og 4000 Tons. "Liners" er Skibe, der

1) Skibe paa 15 Aar og derover androg 759 Stykker og vejede tilsammen 4,875,312 Bruttotons, d. v. s. de udgjorde 33.7 pCt. af al søgaaende Tonnage under britisk Flag; 2) Skibe paa 25 Aar og derover beløb sig til 3.7 pCt. af al Tonnagen; 3) Skibe paa mellem 20 og 25 Aar beløb sig til 13.2 pCt.; 4) Skibe mellem 15 og 20 Aar beløb sig til 16.8 pCt.

I ovenstaaende Tabel vises tillige under de samme Alderskategorier det gamle, oplagte Tonnage, der fandtes den 31. Marts. Denne omfattede 123 Skibe paa tilsammen 698,352 Tons eller 47.5 af al oplagt Tonnage. Af Tonnagen paa 25 Aar og derover var 18.3 pCt. lagt op; af Tonnagen mellem 20 og 25 Aar 13.9 pCt. og af Tonnagen mellem 15 og 20 Aar 13.4 pCt. Som et Kuriosum anføres i nedenstaaende Tabel Navnene paa de Skibe, der er 25 Aar og derover.

### FARTØJER PAA 25 AAR OG DEROVER Liners (16½ Knob og derover)

Adriatic	Kenilworth	Maori	Orsova
Armada	Castle		
Castle	Makura	Maurelania	Saxon

8 Skibe paa 117,338 Tons Brutto.

### Intermediate Liners (Over 14 og under 16½ Knob) Mantua

1 Skib paa 10,946 Tons Brutto.

### Cargo Liners (12 til 14 Knob)

Antilochus	City of Batavia	Durham Castle	Pacnare
Barranca	City of Calcutta	Elysia	Ruahine
Bellerophon	City of London	Ionic	Tainui
Bhamo	City of Swansea	Kabinga	Teucer
Calyppo	City of York	Kia Ora	Theseus
Castalia	Cyclops	Lord London-	Titan
Chyebassa	Dunluce Castle	derry	Trafford

27 Skibe paa 197,018 Tons Brutto.

### Tankskibe

Delphinula	Lucigen	Nucula	Southern
Iroquois	Luletian		King

6 Skibe paa 34,826 Tons Brutto.

### Cargo Vessels. A. 5,000 Tons Brutto og derover

City of	Navarino	Saxon Star	Unkuzi
Karachi	Roman Star	Tudor Star	Umvoti
Gothic Star			

8 Skibe paa 44,852 Tons Brutto.

### Cargo Vessels. B. 4,000 til 5,000 Tons Brutto

Cairo City	Essex Glade	Lord Antrim	Sailor
Carrigan	Gleneden	Millpool	Prince
Head	Highland	Pardo	Stagpool
Charlbury	Prince	Purley Oaks	Stuart Prince
Elsiston	Kingsbury	Romera	Teetspool

17 Skibe paa 76,376 Tons Brutto.

### Cargo Vessels. C. 3,000 til 4,000 Tons Brutto

Atlantic	Dunafri	Majestic	Salient
Baltavia	Farnham	Pikepool	Sandgate
Baltonia	Forafri	Purley Downs	Solafric
Broadwal	Holtby	Ravenstone	Sudbury

16 Skibe paa 55,724 Tons Brutto.

har en Hastighed af 16½ Knob og derover, "Intermediate liners" Skibe med en Hastighed af mellem 14 og 16½ Knob, og "cargo-liners" er Skibe med en Hastighed mellem 12 til 14 Knob.



### Eliminering af oplagt Tonnage

Idet vi opbygger vort Argument paa Tallene angivet i Tabel I, og overhovedet ikke tager Hensyn til Tanktonnagen, der udgør en Klasse for sig og faktisk ingen Indflydelse har paa Velstanden indenfor Skibsfarten som Helhed, undersøger vi, om det vilde kunne lade sig gøre at ophugge al eksisterende Tonnage paa 20 Aar og derover og derigennem financiere Bygningen af ny Tonnage, der skulde beløbe sig til det halve af det ophuggede. Naar man ser bort fra Tankskibe, fandtes der den 31. Marts 343 Skibe paa 2,326,876 Bruttotons paa 20 Aar og derover og paa samme Dato 189 søgaaende britiske Skibe, (Tankskibe alter udeladt) paa 1,094,423 Tons var oplagt. Hvis man derfor ophuggede de gamle Skibe og for Halvdelen Vedkommende erstattede dem med nye, vilde der fremkomme, som det fremgaar af Tabel III et Netto-deficit paa 69,000 Tons indenfor de forskellige Grupper af Skibe, der den 31. Marts aktuelt var i Drift.

Den statistiske Stilling kan klarest belyses ved nedenstaaende Tabel, der viser, angivet i saa og saa mange Tusinder Bruttotons, (A) den samlede Tonnage indenfor alle Kategorier, der var oplagt den 31. Marts; (B) den Tonnage indenfor de forskellige Kategorier, der paa det paagældende Tidspunkt var 20 Aar gammelt og derover; (C) den Tonnage, der vilde blive erstattet, naar Tonnagen under (B) var blevet ophugget; (D) det Over- eller Underskud, der vilde fremkomme indenfor de forskellige Kategorier, naar (B)-tonnagen var blevet hugget op og (C)-tonnagen var blevet bygget.

### DEN STATISTISKE STILLING

(angivet i Tusinder af Bruttotons)

	A. Tons	B. Tons	C. Tons	D. Tons
Cargo Vessels .....	704	709	355	349
Liners .....	166	391	195	— 29
Inter. Liners .....	51	239	120	— 69
Cargo Liners .....	174	988	494	— 320
	1,095	2,327	1,164	— 69

### Erstatning af Fragttonnagen unødvendig

Det fremgaar af Kolonne D i Tabel III, at der, selv efter at foreslaaede Ophugnings- og Nybygningspolitik var blevet gennemført, vilde findes 349,000 Bruttotons flere "cargo vessels" end der faktisk var i Drift den 31. Marts. Paa den anden Side vilde der være 320,000 Tons færre "cargo liners"; 69,000 Tons mindre "intermediate liner tonnage" og 20,000 Tons mindre "liner tonnage." Men det Maal, vi reelt set har for Øje, gaar ud paa at ophugge al Tonnage paa 20 Aar og derover og teoretisk set ikke lade noget oplagt Tonnage være tilbage — med andre Ord paa Basis af den Tonnage, der faktisk er i Fart i Dag, søge at skabe en Ligevægtstilstand til Veje mellem Udbudet af og Efterspørgslen efter Tonnage. For at gøre dette paa en saa retfærdig Maade som muligt er det nødvendigt at modificere Tallene i Tabel III's Kolonne C paa følgende Maade:

a) Intet af det gamle ophuggede "cargo vessel tonnage" maa erstattes. Der vilde saa findes 4,087,000 Tons saadanne Skibe mod 4,092,000 Tons, der var i Drift den 31. Marts.

b) Som Erstatning for de ophuggede 391,000 Tons "Liner tonnage" maatte der bygges 224,000 Tons. Der vilde da eksistere 1,496,000 Tons saadan Tonnage, hvilket nøjagtig svarer til, hvad der aktuelt var i Fart den 31. Marts.

c) Man maatte ligeledes sørge for at bygge 189,000 Tons "Intermediate liner tonnage" som Erstatning for de 239,000 Tons af paagældende Kategori, der var blevet ophugget, for at man derigennem kunde fremskaffe lige saa megen Tonnage, som der var i Drift den 31. Marts.

d) Hvad "cargo liner tonnage" angaar, vilde det være nødvendigt at bygge 814,000 Tons som Erstatning for de 988,000 Tons, der skulde ophugges, hvis man atter vilde fremtrylle den Mængde Tonnage af denne Kategori, der var i Fart den 31. Marts. (Fortsættes.)

## MOORE & McCORMACK JUBILÆUM

I Onsdags fejrede det amerikanske Rederi Moore & McCormack's danske Datterselskab Aktieselskabet Moore & McCormack Tiaarsdagen for sin Stiftelse med en stilfuld Føst ombord paa Selskabets Damper s/s *Scanpenn*. Blandt de indbudte var Statsminister og Søfartsministeren, den amerikanske Gesandt og en Række danske Avtoriteter.

### Festlig Skibsdaab paa Odense Værft.

Den amerikanske Gesandt i København, Fru Bryan Owen døbte i Tirsdags Odense Staalskibsværfts Nybygning 9200 Tonneren »Nora Mærsk«, der løb af Stabelen om Eftermiddagen Kl. 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub>.

Paa Stabelafløbningspladsen var en tusindtallig Menneskeængde kommet lil Stede, og der flagedes med danske og amerikanske Flag. Efter at have beset Skibet, som det stod paa Stablen, begav Gesandten sig op paa en reserveret Platform, ledsaget af Skibsreder A. P. Møller. En lang Række Gæster var inviteret, bl. a. Generalkonsul Maynard og Frue, København, Vicekonsul Gjessing med Frue og Søn, Skibsreder Robbert, København. Konsul Nielsen, Svendborg, Inspektør Mærsk-Møller og Skibsreder Møller, de to sidstnævnte fra Rederiet. Endvidere fra British Lloyd Ingeniør Kruhøffer og Ingeniør Sandersen samt Frøken Nora Mærsk-Møller, efter hvem Skibet er opkaldt.

Gesandten holdt en lille Tale og knuste en Flaske Champagne mod Skibets Bov. Under Hurraraab gled det store Skib i Vandet.

I Aften er Gesandten, der ledsages af sin Datter, Gæst paa Odense Slot hos Justitsraad Madsen og Frue.

Naar Fru Bryan Owen foretog Daaben af »Nora Mærsk«, skyldes det, at dette Skib skal gaa i Fragtfart fra Amerika til Østen paa en Rute, som Rederiet driver med fire-fem Skibe.

## NORDISKE TRÆLASTREDERES SAMMENSLUTNING

Paa Møder i Tirsdags og i Onsdags her i Byen har Repræsentanter for De nordiske Trælast-Redere droftet den Sammenslutning, som vi tidligere har omtalt her i Bladet. Resultatet blev en enstemmig Beslutning om Danmelsen af *The shipowners Northern Wood-Trade Corporation* (Nor-Wood-Co).

Statutter blev ogsaa vedtaget, og i Tilknytning her til vil der nu blive udarbejdet Vedtægter for de nationale Grupper. Allerede i Gaar blev der tilmeldt Tonnage, repræsenterende ca. 550,000 Standards Kapacitet — hvilket maa siges at være meget betydeligt — og yderligere Tilslutning ventes.

Det fra dansk Side nedsatte Udvalg bestaar af Skibsreder C. A. Robbert (»Dansk-norsk Dampskibsselskab«), Skibsreder T. C. Christensen (»Hafnia«) og Skibsreder Eigil Hahn-Petersen (»Dansk-norsk Dampskibsselskab«).

## \* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING \*

København, den 8. Maj 1934.

I de sidste Par Dage har der været Tilløb til en Inoget livligere Efterspørgsel i enkelte Markeder, blandt andet La Plata, men til Gengæld er andre Markeder meget rolige, enkelte helt døde, og under disse Forhold er det vanskeligt eller snarere umuligt at forbedre Raterne. Det som i særlig Grad forhindrer den naturlige Vareudveksling er de overhaandtagende Importrestriktioner, Mistro til Fremtiden (som maa ske er berettiget), politisk Kævl og Kiv, og selvfølgelig en svigtende Købeevne i saa at sige alle Lande. — Endnu en Ting, som spiller en stor Rolle for Skibsfarten, er hvorledes Høsten falder ud i Europa; det er selvfølgelig helt umuligt at have nogen Mening herom nu, men i nogle af de vigtigste Centrere ser det mindre godt ud, hvis der ikke snart kommer tilstrækkelig Regn; en Omvæltning i Eksperten og Importen vil kunne faa vidtrækkende Følger.

I Trælastfarten er der endnu ingen særlig Forbedring i Raterne, dog ser man frem til en Opgang inden længe; samtidig maa vel Kulraterne op. I Middelhavet bevirker de ualmindelig slette Udsigter for hjemgaaende Forretning en Fasthed i Kulraterne, i al Fald til de østlige Havne.

**TRÆLASTMARKEDET**

fortsætter roligt med faa Afslutninger til uforandrede Rater:

650 Std. Kotka/London 27/6. 565 Std. Toppila/London 31/-. 1,050 Std. Nyhamn & Skutskær/Cardiff 35/-. 600 Std. Ørnsköldsvik/Hull 32/-. 750 Std. Nordmaling/Hull 31/9. 1,000 Fv. Mid.-Finland/Ghent 28/9. 950 Fv. Wiborg/Tyne 28/-. 600 Std. Trångsund/Southampton 32/-. 600 Std. Lapaluoto/Southampton 33/-. 600 Std. Piteå/Tyne River 36/6. 750 Std. Koivosto/Ostende 200 Frcs. 450 Std. Brahestad/Ostende 230 Frcs.

**Leningrad:**

650 Std. Grangemouth 29/6. 900 Std. Tyns Dock 33/6. 800 Std. Preston 40/-. 1,050/1,000 Std. Hull 31/6. 625 Std. Amsterdam 34/-. 1,500 Fv. Garston 37/6. 1,300 Fv. Rotterdam 28/-.

**Hvidehavet:**

1,500 Std. Archangel/London 40/3. 1,800 Std. Archangel/London 38/-.

Canada: 800 Std. Miramichi/Glasgow 47/6.

**KUL, KOKS etc.**

er genneingaaende meget utilfredsstillende, og den længe ventede Bedring lader vente paa sig. Tyne: Mariagerfjord 2,500 t. 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Vejle 2,200 t. 4/-, Nykøbing F. 1,200 t. 4/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d., Nørrebro 2,200 t. 4/6, Domsjø 5/- 2,000 t. Forth/Kbhvn. 3,000 t. 3/9, Leith/god dansk Havn 2,000 t. 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 2,700 t. 4/-; Humber/Riga 2,900 t. 4/6. Danzig/Gdynia/Mariagerfjord indikerer 3/9 2,000 t. 1,000 t. Losning; Danzig/Gdynia-Rouen 3,200 t. 23 Frcs., Boulogne 4,200 t. 21 Frcs. 2,700 t. 28.50 Frcs.; Dublin 28/3,700 t. 4/6d., 4/9d.

**MIDDELHAVET etc.**

For store Baade til de østlige Havne er Markedet en Antydning fastere, og der blev betalt 6/6 6,800 t. Tyne/Pt. Said, 6/- 7,000 t. Wales/Alexandria. For øvrigt er det udgaaende Marked uforandret med en

meget begrænset Efterspørgsel, og det samme kan med god Grund siges om de hjemgaaende Markeder. Donau er saaledes »lifeless« med nominelle Noteringer som 13/3 Antwerpen/Rotterdam, 14/3 U.K., 15/6 16/- Norden. Sortehavet har intet haft til Europa, derimod rapporteres 2 Baade til 14/- Shanghai-Dalny, 14/6 Vladivostock. Sfax/Hull betaler 9/- 2,000 t., Bona/Birkenhead 6/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. 4,400 t., Barcelona/Antwerpen 8/6 1,650 t. Jordnødder Saloum range 19/6 Juni, 20/- Juli.

**NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.**

Thames/New York 3,000 t. Kridt 10/-, Danzig-Gdynia-Montreal 7,500 t. Rug 7/9, Wales/St. John N.B. 2,000 t., Wales/Quebec-Montreal 3/4,000 t. og 6,000 t. 6/-. Korn Montreal Antwerpen/Rotterdam faar Tonnage til 16/3d., U.K. 1/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Hamburg 8 c., Middelhavet 10 c. Papir fra Cornerbrook til London 9/- 5,000 t. Kul Philadelphia/Quebec \$1,400 t. Baltimore/B. Aires 10/-, Fosfat Tampa/Vlaardingen \$2.60, Tampa/Ipswich 13/- 3,000 t.; Skrabjern Baltimore/Yokohama 10/6 f.i.o. 7,250 t.; Sukker Cuba/U.K. 13/6 7,200 t. Juli, Marseille 13/3 5,500 t. ppt.

**SYDAMERIKA**

Wales/Rio 7/9 à 8/-, B. Aires 9/-, Monte Video 8/3; Sunderland/Monte Video 8/6; Rotterdam/B. Aires 8/9, Rio 7/9. — Der har været meget livligere Forretning i Kornmarkedet, men da Tonnagetilbudet hele Tiden har været større end Efterspørgslen, forbliver Raterne nede paa et uanstændigt Lavmaal.

San Lorenzo/Antwerpen/Rotterdam 7,200 t. 13/- Maj, 6,600 t. 14/- Maj/Juni, San Lorenzo/U.K. A/Rotterdam 6,400 t. 14/6 Juni, 5,500 t. 15/6 Juni. Rosario/p.p. U.K., 6/6,600 t. 14/3, 14/6 Maj. Rosario A/Rotterdam 4,300 t. 15/6 Maj. Rosario/Antwerpen 6,800 t. 14/- spot, 10,200 t. 12/6 Maj. Rosario/Norden 5,500 t. 16/- spot. B. Blanca/Antwerpen 7,000 t. 12/3 spot. B. Blanca/Antwerpen/Rotterdam 7,000 t. 12/9 Maj, 7,000 t. A/Hamburg 13/3 Maj.

Chile er tilført en Del Ballasttonnage fra La Plata. — Slutninger:

7,000 t. Byg og Havre 18/9 Antwerp, 19/- Rotterdam. 7,700/8,100 t. Salpeter/Bordeaux/Hamburg 18/6 Juni.

**ØSTEN**

er meget svag. Dalny/Rotterdam eller Hamburg 21/6 7,500 t., Maj, parcels 21/9 22/6 Juni. Birma/Antwerpen-Hamburg 7,000 t. 22/6 Option Gdynia 23/6 Maj, Birma/6 Havne Cuba 28/9. Australien noterer stadig 23/6 24/6 henholdsvis fra Vest- og Sydlandet, men der er ikke mange positive Laster. Fra Durban sluttes Kul til Singapore til 5/9, Karachi 7/-, Kilindini 6/- og til B. Aires indikerer 8/-; Durban/Antwerpen 4,000 t. Erts 12/6 1,000 tons Lastning f.o.b., 2,000 t. Losning à 1/-.

**TIMECHARTER**

Vest Indien 5,350 t. Rundrejse 75 c. 2,700 t. Rundrejse \$1.10. 7,000 t. d.w. del. New York redel. U.K. Kont. via Halifax 3/9. 8,300 t. d.w. del. New York redel. U.K.Kont. 80 c. 6,200 t. m/v Rundrejse U.S.A./Syd Amerika 82<sup>1</sup>/<sub>2</sub> c. 8,800 t. m/v del. Pacific redel. Japan 5/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d.

**NORDISK SKIBSREDERFORENING**

Den årlige generalforsamling afholdes i KJØBENHAVN i  
DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING'S lokaler,  
Amaliegade 33, mandag den 18. juni kl. 17. STYRET.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

AABENRAA

FAABORG

**P. F. CLEEMANN**ETABLERET 1879  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AABENRAA**

Statstelefon 182 - 482 Telgr.-Adr. Cleemann

**P. A. NIELSEN**EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE  
**FAABORG**

Telegramadresse: NIELSEN Telefon Nr. 9 &amp; 509

AALBORG

KJØGE

**CHR. JENSEN**EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AALBORG**Telefon: 2256  
Statstelefon 40Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«**F. OHLSSON'S EFTF.**ETABLERET 1878  
INDEHAVER: A. SØRENSEN  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**KJØGE**

Telegramadresse: OHLSSON Telefon Nr. 6

**RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.***(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)*  
**AALBORG**

LLOYD'S AGENT

Telefon: 4120  
Statstelefon: 16Telegram-Adr.:  
»Maritime«**P. JØRGENSEN & CO.**SKIBSMÆGLERFORRETNING  
Grundlagt 1867

Indehaver: J. U. JEPSEN, statsautoriseret Skibsmægler

**KORSØR**Telegram-Adresse: JØRGENSEN  
The BOE CodeTelefon: 6 (3 Linier)  
Statstelefon: 11  
Efter Kontortid: 127

KORSØR

**JOHS. UTZON**EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AALBORG**Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2Telegram-Adresse:  
»UTZON«**ALFRED CHRISTENSEN**

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43 Telf. 221

Dampskibsreder

Dampskibs- og Havariagent

Befragtningsforretning

KØBENHAVN

AARHUS

**BERGMANN, SMITH & CO.**SKIBSMÆGLERE  
**AARHUS**TELEFON 1901 — 4019  
STATSTELEFON 13TELEGR.-ADR.  
»BERGSMITHS«**MARIUS NIELSEN & SØN**

Edsv. Skibsmæglere &amp; Dampskibsrederi

DAMPKIBS- & HAVARIAGENT  
BEFRAGTNINGSFORRETNINGTel.-Adr. »Mariuson«  
Statstelefon 196Kalvebod Brygge 4  
København V.

ODENSE

**Rasmus Christensen**

Statsautoriseret Skibsmægler

**AARHUS**

Telef. 149. Statstelf. 99. Telgr.-Adr. „Racist“

**CHR. CLEMMENSEN**INDEHAVERE: JAC. CLEMMENSEN. UFFE CLEMMENSEN  
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE**ODENSE**TELEFON: 14 & 33  
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

**Carl v. d. Hude,**

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1878

**Aarhus**

Telegr.-Adr.: Hude Telefon 81 - 82. Statstelefon 8

**FRIIS & FREDERIKSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLERE

**ODENSE**TELEFON: 30 (2 Ledninger)  
STATSTELEFON: 30

TELEGR.-ADR.: »FRIIS«

BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**SKIBSMÆGLER  
**BANDHOLM**

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«**C. HOPPE**

EDSV. SKIBSMÆGLER

**ODENSE**

TELEFON: 988 - 1663

TELEGR.-ADR.: "HOPPE"

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

RANDERS

RANDERS

CARL HASSAGER & C<sup>o</sup>

Indehaver V. H. NISTED  
Statsautoriseret Skibsmægler

RANDERS

Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. "Hassager"

## ADOLPH ANDERSENS EFTF.

INDEHAVER J. CHR. J. BACH  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER

RANDERS

Statstelefon No. 9 - Telefon No. 70 & 1299  
Telegram-Adresse: Broker

## PENSIONSFORSIKRINGSANSTALTENS GENERALFORSAMLING

Torsdag den 26. April 1934 afholdt Pensionsforsikringsanstalten A/S Repræsentantskabsmøde og Generalforsamling, hvor der aflagdes Beretning og Regnskab for Aaret 1933.

Det fremgik af Beretningen, at Anstalten ogsaa i 1933 havde gjort et godt Fremstød. Der var i 1933 tegnet Forsikringer til en samlet aarlig Alderspension af ca. 859,000 Kr., hvortil er knyttet Invalidepensioner til et aarligt Maksimumbeløb af ca. 866,000 Kr. foruden Enkepensioner og Børnerenter. Desuden var der tegnet Livrenter til et aarligt Beløb af ca. 128,000 Kr. Den løbende Aarspræmie for de ved Aarets Udgang ikraftværende Forsikringer udgjorde ca. 3,437,000 Kr., og denne Forsikringsbestand repræsenterede Alders- og Invalidepensioner til et samlet aarligt Beløb af 13.7 Mill. Kr. foruden Enkepensioner og Børnerenter.

Anstaltens samlede aarlige Pensionsudbetalinger udgjorde ved Aarets Udgang 584,000 Kr. Præmieindtægten for 1933 udgjorde inkl. Indskud ialt 3,533,859 Kr. Renteindtægten udgjorde 1,219,682 Kr., og Anstaltens samlede Fonds udgjorde over 43 Mill. Kr., saaledes at Pensionsforsikringsanstalten stadig var det største Pensionsforsikringselskab i Danmark.

Til Trods for at der i Aarets Løb havde været mange Invaliditetstilfælde og Dødsfald, havde det økonomiske Resultat af Driften været særdeles tilfredsstillende, idet Overskudet, inkl. Overførslen fra 1932, udgjorde 528,213 Kr.

Dette Overskud fordeltes saaledes, at der til Sikkerhedsfonden henlagdes 100,000 Kr., til Bonusfonden 350,000 Kr., til Udbytte til Aktionærerne afsattes 50,000 Kr. (5 pCt. af Aktiekapitalen eller den højeste Forrentning Vedtægterne tillod), og Restoverskudet, Kr. 28,213, overførtes i ny Regning.

Bonusfonden kom herefter op paa 975,000 Kr. Til denne Fond var der i Aarens Løb henlagt ialt 2,775,000 Kr.,

og heraf var der hidtil blandt de forsikrede blevet fordelt ialt 1,800,000 Kr.

Anstaltens administrerende Direktør gjorde Rede for Rentesænkningens Indflydelse paa Pensionsforsikringsanstaltens Stilling og udtalte, at Anstaltens Beregninger for langt de fleste Forsikringsformers Vedkommende var bygget op paa 3½ pCt., medens vi hidtil havde faaet over 5 pCt. effektiv Rente af vore opsparede Midler. Selv i Tilfælde af en Konvertering ned til f. Eks. 4 pCt. Rente, vilde det dog ikke betyde nogen nævneværdig Nedgang i Gennemsnitsrenten af de allerede placerede Midler, idet den overvejende Del af Anstaltens opsparede Midler var anbragt paa langt Sigt og til en forholdsvis lav nominal Rente. Derimod vilde den lavere Rente naturligvis gøre sig gældende for de Midler, som i Fremtiden skulde placeres, saaledes at en almindelig gennemført Rentesættelse nok vilde betyde et forholdsvis mindre Overskud og deraf følgende mindre Henlæggelser til Bonusfonden, men nogensomhelst Fare for, at Rentenedsættelsen skulde bevirke, at Anstalten muligvis ad Aare skulde komme i Vanskeligheder med Hensyn til de paatagne Forpligtelser, kunde der derimod absolut ikke siges at være.

Efter at Beretningen var taget til Efterretning, vedtoges det at udvide Bestyrelsen til at omfatte 12 i Stedet for 9 Medlemmer. Til at indtræde som Medlemmer af den saaledes udvidede Bestyrelse valgtes Direktør H. W. Pade, Direktør E. Maegaard og Maskinmester O. Bouet. Yderligere genvalgtes til Bestyrelsen de tre efter Tur afgaaede Medlemmer: Grosserer Holger Laage-Petersen, Bogtrykker H. Langkjær og Maskinmester K. A. Rasmussen, og nyvalgtes i Stedet for afdøde Overretssagfører J. Werner Direktør Vald. Hansen.

Til Formand for Repræsentantskabet genvalgtes Ingeniør Einar Jørgensen og til Næstformand valgtes Overgartner J. N. Risum.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Kuludførslen over Gdynias Havn i Marts Maaned 1934

Ifølge en Meddelelse fra Vicekonsulatet i Gdynia udførtes i Marts Maaned over Gdynias Havn 447,560.9 T. Kul, deraf til Danmark 13,960.0 T. mod 321,529.3 T., deraf til Danmark 16,447 T. i Februar Maaned.

Udførslen var fordelt til de forskellige Lande, som følger:

	Tons
Algier .....	14,250.5
Belgien .....	75,712.0
Danmark .....	13,960.0
Finland .....	4,920.0
Frankrig .....	7,715.0
Norge .....	12,160.0
Sverige .....	136,816.0
Italien .....	66,638.4
Grækenland .....	6,210.0
Holland .....	27,435.0
Irland .....	75,270.0
Tyskland .....	310.0
Malakka .....	4,150.0
England .....	1,250.0
Brasilien .....	755.0
	447,560.9

## "Kystlodsforholdene i Vest- og Nord-Norge"

Fra Fællesraadet for Nord-Norges Kystlodsammenslutning har vi modtaget nedenstaaende Skrivelse, hvis Rigtighed attesteres af Lensmand Sigfr. Bugge i Lødingen og Tjeldsund:

Under denne overskrift inneholder Dansk Sjøfartstidende i nr. 16 for 20/4 d. å. en meddelelse som i høieste grad er misvisende.

Da man forstår at meddelelsen er inspireret av hr. Warholm, Lødingen i egen interesse, sinner man å burde

oplyse at kystlos L. Warholms reklame kun omfatter hr. Warholm som eneste av de 45 ved Lødingen kystlosstasjon fastboende kystloser. Warholm har envidere certifikat for kyststrekningen Lødingen Honningsvåg, som han har været i besiddelse av i 4 år.

Da vi intet kjendskap har til det av hr. Warholm anførte, angående rederes og kapteiners klager, over forsinkelser som på grund av kystlosernes vilkårlighet er påført skibsfarten, henviser vi denne besværing til rette vedkommendes besvarelse.

Det forekommer os nokså bemerkelsesverdig at Warholm kommer med sine oriterende opplysninger nettop nu da Nord-Norges Kystlodsammenslutning er oprettet, som omfatter de anerkjente kystlosforeninger Tranøy kystlosforening, Lødingen kystlosforening, Lødingen kystloskompagni, Harstad kystlosforening, Tromsø kystlosstasjon og Houningsvåg kystlosforening. *Sammenslutningen omfatter ca. 95 pct. av samtlige aktive kystloser innen Nord-Norges Overlodsdistrikt*, og den utfører ved sine medlemmer losning over hele kyststrekningen fra Kopervik og Nordover i Norge, efter faste tariffer.

Det turde derfor være innlysende at det er i alle redereis interesse å benytte kystloser der står tilsluttet Nord-Norges kystlodsammenslutning, som idag teller 135 medlemmer, da man til enhver tid og på ethvert sted innen anførte kyststrekning er sikret habil kystlos og absolut reel behandling. Hr. Warholm står utenfor sammenslutningen, og efter de gitte opplysninger turde det være klart at det vil ha sine konsekvenser om nogen inlater sig i forbinnelse med ham.

## Kulafgifterne i Leith nedsættes

Ifølge et Telegram fra Firmaet Chr. Salvesen & Co. i Leith til Baltic and International Maritime Conference nedsættes fra 16. Maj Afgiften fra 8 til 6 Pence pr. Netto Registertons for lastet Kul i Leith.

## POSITIONSLISTE PR. 8. MAJ 1934

## A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antw.-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, afg. Kbhvn. 7.5.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aarø*, Olesen, ank. Palermo 3.5.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Oslo 6.5. udg.  
 s.s. *Agnete Mærsk*, afg. Liverpool 26.4.  
 s.s. *Alabama*, Jarltoorp, afg. Rio 27.4. til Gøteborg.  
 s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Algarve*, Ørbech, afg. Palermo 9.5. til Valencia.  
 m.s. *Alsia*, Heindorn, pass. Perim 5.5. p. R. t. Colombo.  
 s.s. *Alssund*, Nielsen, afg. San Domingo 4.5. til Montreal.  
 m.s. *Amerika*, Knudsen, afg. Cristobal 7.5. til Kingston.  
 m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Falmouth 12.4.  
 m.t. *Anna Mærsk*, afg. Hongkong 27.4.  
 m.s. *Annam*, Kragelund, pass. Ushant 5.5. p. R. t. Free-  
 mantle.  
 s.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Kbhvn. 7.5. til B. Aires.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Kbhvn. 24.4. til B. Aires.  
 s.s. *Arnold Mærsk*, afg. Kbhvn. 26.4.  
 s.s. *Askø*, Kolster, ank. Leningrad 2.5.  
 m.s. *Asnæs*, Ankersen, ank. Elles Mercourt 8.5.  
 m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Kobe 28.4.  
 s.s. *Astrid*, Madsen, afg. West-Hartlepool 5.5. til Tuborg.  
 m.s. *Australien*, Rasmussen, ank. New York 2.5. udg.

## B

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Bellona*, Hansen, afg. Newc. forv. 15.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Benedikt*, Clausen, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro-  
 Ruten.  
 m.t. *Bente Mærsk*, afg. Belfast 20.4.  
 s.s. *Bergenhus*, Schmidt, afg. Kbhvn. 8.5. til Vestnorge.  
 s.s. *Betty Mærsk*, ank. Huelva 6.4.  
 s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Sfax 7.5.  
 s.s. *Bogø*, Nielsen, afg. Las Palmas 30.4. til Bordeaux.  
 m.s. *Bornholm*, Petersen, ank. Ismail 6.5.  
 s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Rouen 5.5.  
 m.s. *Boringia*, Væring, ank. Antwerp 5.5. udg.  
 m.s. *Bretagne*, Egetoft, afg. Gdynia 20.4.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Aalborg 4.5.  
 s.s. *Brosund*, Hansen, ank. Hampton Roads 20.4.  
 s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Danzig forv. 11.5. til Manchester.

## C

m.s. *C. R. Tietgen*, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *C. P. A. Koch*, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 m.h. *Caroline Mærsk*, ank. Los Angeles 21.4.  
 s.s. *Charkow*, Holst, afg. Genua forv. 14.5. til Livorno.  
 m.s. *Chastine Mærsk*, ank. New York 25.4.  
 m.s. *Chile*, Hansen, ank. Hamborg 4.5. hjg.  
 m.s. *Christian Holm*, Madsen, ank. Algiers 5.5.  
 s.s. *Christiansborg*, afg. Antilla 27.4.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. New York 1.5.  
 s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 m.s. *Columbia*, Barfoed, passfl Fremantle 25.4.  
 s.s. *Cornelie Mærsk*, ank. Frederikshavn 19.4.

## D

s.s. *Danhild*, Petersen, ank. Blyth 5.5.  
 m.t. *Danmark*, Bjark, pass. 42° 09' N. — 45° 10' V. 6.5.  
 p. R. t. Stockholm.  
 m.s. *Danmark Hjernum*, afg. Port Said 1.5. til Rotterdam.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle forv. 22.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Douro*, Kann, afg. Memel 12.5. til Kbhvn.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Reykjavik 12.5. til  
 Vestmanø.  
 s.s. *Dronning Maud*, Krogh, København-Aalborg Ruten.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

7. 5. 34

LONDON . . . . .	22,40	MADRID . . . . .	60,45
NEW YORK . . . . .	439,00	AMSTERDAM . . . . .	298,50
BERLIN . . . . .	173,55	STOCKHOLM . . . . .	115,60
PARIS . . . . .	29,20	OSLO . . . . .	112,65
ANTWERPEN . . . . .	102,85	HELSINGFORS . . . . .	9,95
ZÜRICH . . . . .	142,85	PRAG . . . . .	18,50
ROM . . . . .	37,65	WARZAWA . . . . .	83,60

## E

s.s. *Ebro*, Kristoffersen, afg. Lissabon 11.5. til Leixoes.  
 s.s. *Ejffe Mærsk*, ank. Aarhus 24.3.  
 s.s. *Egholm*, Broeks, afg. Lissabon 8.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, ank. Venezuela 18.4.  
 s.s. *Ellensborg*, ank. Dublin 1.5.  
 s.s. *Elsborg*, ank. Kbhvn. 6.5.  
 s.s. *Emilie Mærsk*, ank. Leningrad 2.5.  
 m.t. *Emma Mærsk*, afg. Tampico 11.4.  
 m.s. *England*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Erria*, Topp, pass. Gibraltar 7.5. hjg. p. R. t. Le Havre.  
 m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Estland*, Poulsen, ank. Valencia 6.5.  
 m.s. *Europa*, Dahl, ank. Vancouver 4.5. udg.

## F

s.s. *Falken*, Willarsen, Kbhvn.-Haderslev-Aabenraa-Søn-  
 derborg Ruten.  
 s.s. *Fanø*, Korff, afg. Pernau 5.5. til Vaiste.  
 s.s. *Fiona*, Blom, Kbhvn.-Nyborg-Rudkøbing-Svendborg  
 Ruten.  
 m.s. *Fionia*, Christensen, ank. Nakskov 7.5. udg.  
 s.s. *Flora*, Christensen, afg. Leith forv. 15.5. Kbhvn.  
 s.s. *Flynderborg*, i Dok Kbhvn.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-  
 Kolding Ruten fra 14.5.  
 s.s. *Fredensborg*, ank. Antwerpen 3.5.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Kbhvn. 11.5. til Oslo.  
 s.s. *Frederiksborg*, pass. Kbhvn. 3.5.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Brinch, afg. Danzig 9.5. til Preston.

## G

s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Antw. forv. 11.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Georgia*, Jørgensen, ank. Galveston 28.4.  
 m.s. *Gertrude Mærsk*, ank. Shanghai 27.4.  
 s.s. *Gerda Toft*, ank. Sunderland 5.5.  
 s.s. *Gorm*, Bastholm, afg. Tyne 1.5.  
 s.s. *Grønland*, Meinertz, ank. Dundalk 4.5.  
 s.s. *Gudrun Mærsk*, oplagt.

## H

s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Kbhvn. 11.5.  
 s.s. *Halfdan*, afg. Danzig forv. 15.5. til Preston.  
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. Leningrad 2.5.  
 s.s. *Hans Mærsk*, ank. New York 11.4.  
 s.s. *Harald*, afg. Frederikshavn forv. 19.5. til Danzig.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newcastle forv. 15.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Gibraltar 24.3.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Kbhvn. 2.5. til Manchester.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Liverpool forv. 14.5. til  
 Swansea.  
 s.s. *Hroar*, Pape, afg. Hull 11.5. til Kbhvn.

## I

m.s. *India*, Kruse, pass. Lizard 7.5. p. R. t. St. Thomas.  
 m.s. *Indien*, Broner, afg. Vladivostok 22.4.  
 s.s. *Inge Mærsk*, afg. Omis 25.4.  
 m.s. *Irland*, Petersen, ank. Three Rivers 5.5.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Kbhvn. 13.5. til Thorshavn.  
 s.s. *Ivar*, Clausen, afg. Frederikshavn 6.5. til Swansea.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
 s.s. *Jacob Mærsk*, ank. Aalborg 27.4.  
 m.t. *Jane Mærsk*, afg. Venezuela 26.4.  
 m.s. *Java*, Skjoldam, afg. Bombay 1.5. til Singapore.  
 s.s. *Jessie Mærsk*, afg. Methil 23.4.  
 s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Alexandria 19.4.  
 s.s. *Jolantha*, Hansen, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, ank. Dunston 4.5.  
 m.s. *Jylland*, Brinch, Esbjerg-Parkeston Ruten.

## K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Santiago 5.5. til New York.  
 s.s. *Katholm*, Christensen, afg. Antw. 9.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Kentucky*, Hansen, afg. Danzig forv. 17.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Valencia 23.4.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Leningrad 4.5.  
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Antw. forv. 15.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-  
 Kolding Ruten.

s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.  
T.s.s. *Kosciuszko*, Borkowski, afg. Copenhagen 3.5. westb.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, afg. Penang 4.5. til Colombo.  
s.s. *Laura Mærsk*, afg. Kbhvn. 28.4.  
m.s. *Leice Mærsk*, ank. Seattle 25.4.  
s.s. *Lexa Mærsk*, ank. Kbhvn. 14.3.  
s.s. *Lica Mærsk*, afg. Jacksonville 17.4.  
s.s. *Lifstand*, Hartmann, afg. Norfolk 30.4.  
s.s. *Lilleborg*, pass. Skagen 7.5.  
s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
s.s. *London*, Hansen, ank. Wismar 5.5.  
m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Montevideo 5.5. til Rotterdam.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
s.s. *Magnus*, Karsten, afg. Struer forv. 7.5. Skive.  
s.s. *Maine*, Jensen, afg. Swansea 5.5. til Kbhvn.  
s.s. *Maja*, Bergstedt, afg. Aarhus 12.5. til Hamborg.  
m.s. *Malaya*, Mouritzen, ank. Port Said 7.5. udg.  
s.s. *Manø*, Albertsen, afg. Gdynia 24.4. til Marseilles.  
s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. London forv. 10.5. til Kbhvn.  
s.s. *Maria Toft*, ank. Murmansk 4.5.  
m.t. *Marie Mærsk*, ank. Kontinentet 27.4.  
s.s. *Martin Carl*, Hjorth, ank. Frederikshavn 6.5.  
s.s. *Maryland*, Ankersen, afg. Madeira 1.5. til Kbhvn.  
s.s. *Mathilde Mærsk*, pass. Hirtshals 1.5. sydg.  
m.s. *Meonia*, Frandsen, ank. Bangkok 4.5. udg.  
s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Tanger forv. 11.5. til Ceuta.  
s.s. *Møen*, Bager, Kbhvn.-Stige-Nakskov.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Pedersen, afg. Kbhvn. 5.5.  
m.s. *Nicoline Mærsk*, ank. London 25.4.  
s.s. *Nidaros*, Henriksen, Kbhvn.-Riga Ruten.  
m.s. *Niel Mærsk*, afg. Yokohama 12.4.  
s.s. *Nordborg*, i Dok Aalborg.  
s.s. *Normandiet*, Sørensen, afg. Kbhvn. 7.5.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
s.s. *Odin*, Falk, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Antw. forv. 18.5. til Kbhvn.  
s.s. *Oluf Mærsk*, afg. Charleston 24.4.  
m.s. *Olympia*, Røder, an. York 2.5.  
m.s. *Oregon*, Jørgensen, ank. San Nicolas 30.4.

## P

m.s. *Panama*, Rasmussen, ank. Nanking 8.5. udg.  
s.s. *Paris*, Larsen, ank. Lübeck 2.5.  
m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
m.s. *Peder Mærsk*, afg. Filadelfia 25è4.  
m.s. *Peru*, Sørensen, afg. Sydney 20.4. til Fushiro.  
s.s. *Poul Møller*, Schrøder, afg. Kbhvn. 8.5. til Hammerhavn.  
s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Bremen 6.5.  
T.s.s. *Pulaski*, Knötgen, ank. Gdynia 8.5.

## R

s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Aalborg 17.5. til Leith.  
s.s. *Riga*, Westergaard, ank. Leningrad 4.5.  
s.s. *Rita Mærsk*, ank. Riga 24.4.  
s.s. *Robert Mærsk*, afg. Kiel 26.4.  
s.s. *Rosenborg*, afg. Tunis 7.5.  
s.s. *Rota*, Petersen, afg. Nakskov 16.5. til Odense.  
s.s. *Rømø*, Teilmann-Thomsen, ank. Danzig 5.5.

## S

s.s. *Saga*, Thornung, afg. Stettin forv. 9.5. til Kbhvn.  
m.s. *Sally Mærsk*, afg. New York 21.4.

s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Londonderry 2.5.  
s.s. *Scandia*, Michelsen, pass. Cape Race 7.5. p. R. t. til Talara.  
s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Aarhus 9.5.  
s.s. *Seine*, Vasse, afg. D. Kirk forv. 12.5. til Middelfart.  
s.s. *Sejrø*, Langlykke, afg. Kbhvn. 7.5. til Stugsund.  
m.s. *Siam*, Krarup, afg. Hongkong 3.5. til Singapore hjg.  
s.s. *Sigrun*, Pedersen, afg. Antw. 4.5. til Aalborg.  
s.s. *Silkeborg*, ank. Leningrad 2.5.  
s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Svendborg 28.3.  
s.s. *Skjold*, Christensen, ank. Reval 7.5.  
s.s. *Skodsborg*, afg. Gdynia 7.5.  
s.s. *Slaipner*, Dahm, afg. Kbhvn. 11.5. til Leith.  
s.s. *Sonja Mærsk*, ank. Santiago 21.4.  
s.s. *Stadion II*, afg. Stettin forv. 12.5. til Kbhvn.  
s.s. *Stal*, Nielsen, pass. 41° N. — 49° W. 3.5. p. R. t. Havre.  
s.s. *Stjerneborg*, afg. Nanking 25.4.  
s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Leningrad 1.4.  
s.s. *Susan Mærsk*, rapp. 380 m SV. for Lands End, afg. 9.4. til Pueorto Colombo.  
s.s. *Svanhild*, Aggerholm, afg. Horsens forv. 7.5. til Randers.  
s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Kbhvn. forv. 10.5. til Manchester.  
s.s. *Svava*, Christensen, afg. Kbhvn. forv. 14.5. Antw.  
s.s. *Søborg*, afg. Kbhvn. 7.5.  
s.s. *Sønderjylland*, Posselt, Kbhvn.-Vejle Ruten.

## T

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Swansea forv. 11.5. til Esbjerg.  
m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Fremantle 2.5.  
s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Aalborg 9.5. til Galway.  
s.s. *Tempo*, Sørensen, ank. Kbhvn. 9.5. fre Stettin.  
s.s. *Tennessee*, Arel, afg. New York 3.5. Oslo.  
s.s. *Thyra*, Jans, afg. Kbhvn. 12.5. til London.  
s.s. *Tiber*, Hull, afg. Kbhvn. forv. 7.5. til Dunkirk.  
s.s. *Tomsk*, afg. Kbhvn. forv. 16.5. til Middelhavet.  
m.s. *Tongking*, Jørgensen, afg. Wilmington 3.5. til Mobile.  
s.s. *Trio*, Svane, ank. Aalborg 8.5. for Reparation.  
s.s. *Trondhjem*, Thomsen, afg. Trondheim 8.5.  
s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Casablanca 17.5. til Tanger.

## U

s.s. *Uffe*, Hav, afg. Kbhvn. forv. 19.5. til Antw.  
s.s. *United States*, Voldborg, afg. Halifax 6.5.

## V

s.s. *Vendia*, Lund, afg. Svendborg 7.5.  
s.s. *Vibeke Mærsk*, ank. Kenitra 27.4.  
s.s. *Viborg*, afg. Casablanca 1.5.  
m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, afg. Sydney N. S. W. 1.5.  
m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, afg. Sydney N.S.W. 1.5.  
s.s. *Victoria* (D.F.K.), Kiilsgaard, ank. Bordeaux 10.5.  
s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
s.s. *Virginia*, Gyhrs, afg. Tyne 12.4.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Mariager 5.5.

## Y

s.s. *Ydun*, Fjeldborg, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Jensen, Aalborg-Hamborg Ruten.

## Positionsliste for Sejlskibe 7. 5. 34

3m. M.Sk. *Albert*, Christoffersen, ank. English Harbour West 3.5.  
3m. Sk. *Frida*, Rasmussen, ank. Westport 30.4.  
3m. Sk. *Galathea*, Nielsen, ank. Oslo 2.5.  
3m. Sk. *Nathalia*, Rasmussen, ank. Norrkøping 7.5.  
3m. M.Sk. *Nordstjernen*, Kristensen, ank. Kbhvn. 4.5.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 • 12610

samt paa alle Postkontorer

# DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION  
KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING  
AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28  
Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.  
Telegram-Adresse: PACAO

★

## RADIO-GAVER      BREV-GAVER

Enhver Gave-Ordre ekspederes  
samvittighedsfuldt og prompte  
Forlang vore Tryksager hvis de ikke findes ombord

### GAVE-TELEGRAM A/S

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: GAVETELEGRAM · KØBENHAVN



Brug **Holzappel's**  
**International**  
**Skibsfarver**  
til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16. Telefon 5801. København K.

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

## "MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adr.: "Holmøild"  
Amaliegade 38

## DANSK MEKANISK DAMPKEDELRENSNINGS- OG ISOLATIONSFORRETNING

Nyhavn 57, Kbhvn. Tlf. 5241

Udfører alt i Kedelrensning og Isolation.

Specialitet: Lüneburger Magnesia 85%

## VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM  
ANTWERP

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælasterbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Coder: Scotts, Watkins, Bentleys.

Telefoner { Grimsby No. 6621  
{ Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

## JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,  
Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

88, Mosley Street ... Manchester  
7, Chapel Street ... Liverpool  
Somerton Buildings,  
John Bright Street Birmingham  
229, Swan Arcade. Bradford  
"York House",  
5/7, St. Marv Axe, London, E. C. 3  
King's Dock . . . . . Immingham

## Hamburger Stauerei Gesellschaft m. b. H.

Kontor:  
HAMBURG 11, STEINHÖFT 11.  
Telefon: 36-15-01.

Telegram Adresse:  
STEVEDORING — HAMBURG.  
Coder: Watkins, Scotts.

Største Stevedore Firma paa Pladsen

Egen moderne FLYDEKRAN

Kontrahent til Getreideheber-Gesellschaft m. b. H.

AGENT: AKTIESELSKABET MARITIME AGENCY, KØBENHAVN, AMALIEGADE 35

## CADENIUS & GRAHN A/B

SKIBSMÆGLERE  
DAMPSKIBS- & BEFRAGTNINGS AGENTER  
KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

**KOTKA - Finland**

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka«

## A.B. VICTOR EK O.Y.

TELEGR. ADRESSE: **WASA** CODER:  
VICTOREK ALLE CODER

HOVEDKONTOR: HELSINGFORS

Skibsredere, Spedition, Dampskibsekspedition,  
Skibsmæglere, Befragtning, Kulimport,  
Assurance, Rederi.

## O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

WASA (Finland)

Medlemmer af  
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND

Tel.-Adr. EKLOF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

## D. EKLÖF & Co.

SKIBSMÆGLERE  
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION

YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)  
og MOLLERSVIK & HIMANGO

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

50. Aargang.

København 9. Maj 1934.

Nr. 19.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E.-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar *Bredde- og Længdebestemmelser* for *danske Punkters Vedkommende* angives paa *Sekunder*, staa disse i *Parenthes*, saafremt *Pladsen* ikke er *trigonometrisk bestemt*. De *danske Fyrs Synvidde* 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*, og *de der angaar Fyr, er angivet fra Søen*.

## I. Østersøen.

### 1011. Sverige S.-Kyst. Trälleborg. Radiofyr og Undervandstaagesignal forandret.

(U. f. s. Nr. 18/1179. Stockholm 1934.)

*Trälleborg Radiofyr og Trälleborg Undervandstaagesignal* er forandret, som følger:

I. *Trälleborg Radiofyr*  $55^{\circ} 22' 13''$  N.  $13^{\circ} 09' 26''$  E. Bølgelængde:  $297,5$  kc/s  
(1008 m). Tonefrekvens: 846 Sv/S. Rækkevidde: 40 Sm. Radiosignalet er:

1. Bogstaverne TR 3 Gange .....	14,0 <sup>s</sup> .
2. Pause .....	1,3 <sup>s</sup> .
3. 14 Streger, hver af 1 <sup>s</sup> . Varighed med en mellemliggende Pause af 0,3 <sup>s</sup> .....	17,9 <sup>s</sup> .
4. Pause .....	0,3 <sup>s</sup> .
5. En lang Streg. ....	8,5 <sup>s</sup> .
6. Pause .....	1,3 <sup>s</sup> .
7. Bogstaverne TR 2 Gange .....	8,7 <sup>s</sup> .
8. Pause .....	8,0 <sup>s</sup> .
	1 <sup>m</sup> .
Gentagelse af ovenstaaende Signal .....	1 <sup>m</sup> .
Hele Signalets Varighed .....	2 <sup>m</sup> .
Pause .....	4 <sup>m</sup> .
Periode .....	6 <sup>m</sup> .

Under Taage og i usigtbart Vejr afgives Signalet hver 6<sup>m</sup>, begyndende ved det 2<sup>m</sup>, 8<sup>m</sup>, 14<sup>m</sup>. o. s. v. af hver Time.

I klart Vejr afgives Signalet 2 Gange hver halve Time ved det 2<sup>m</sup> og 8<sup>m</sup> samt ved det 32<sup>m</sup> og 38<sup>m</sup>.

II. *Trälleborg Undervandstaagesignal*. Signalets Karakter er uforandret, dog er Perioden forandret til hver 1<sup>m</sup>.

(E. f. S. Nr. 1/2 1934. Danske Lods, Side 421.)

### 1012. Sverige S.-Kyst. Laxgrundet Klokketønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 18/1175. Stockholm 1934.)

Klokketønden *Laxgrundet* paa c.  $56^{\circ} 02'$  N.  $14^{\circ} 48'$  E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 48/2725 1933.)



- 1013. Sverige S.-Kyst. Torhamnsfjärden. Sømærke udlagt.**  
(U. f. s. Nr. 18/1124. Stockholm 1934.)  
En Stage er udlagt paa c.  $56^{\circ} 05'_{,3}$  N.  $15^{\circ} 49'_{,2}$  E., SW. for *Torhamn Fyr*, ved SE.-Siden af en  $1,7$  m Grund.  
(E. f. S. Nr. 4/169 1934.)
- 1014. Sverige S.-Kyst. Løbet ved Långören. Sømærke udlagt.**  
(U. f. s. Nr. 18/1124. Stockholm 1934.)  
En Stage med Kost er udlagt paa c.  $56^{\circ} 04'_{,0}$  N.  $15^{\circ} 49'_{,5}$  E., tæt ved en derliggende Stage.  
(E. f. S. Nr. 4/170 1934.)
- 1015. Sverige. Kalmarsund. Yttre Stengrund Lys- og Fløjtetønde genudlagt.**  
(U. f. s. Nr. 18/1122. Stockholm 1934.)  
Lys- og Fløjtetønden *Yttre Stengrund* paa c.  $56^{\circ} 09'$  N.  $16^{\circ} 06'$  E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 13/649 1934.)
- 1016. Sverige. Gotland E.-Kyst. Östergarn Holme. Afmærkning forandret.**  
(U. f. s. Nr. 18/1123. Stockholm 1934.)  
1. Fløjtetønden paa c.  $57^{\circ} 27'_{,8}$  N.  $19^{\circ} 02'_{,8}$  E., ved Grunden *Briterne*, er permanent inddraget og erstattet med en sort Stage med hvidt Bælte og 3 Balloner.  
2. Den sorte Stage med 1 Ballon paa c.  $57^{\circ} 27'_{,9}$  N.  $19^{\circ} 02'_{,0}$  E. er ombyttet med en sort Stage.  
(E. f. S. Nr. 4/171 1934. Kort Nr. 268 og 269.)
- 1017. Sverige. Ud for Kråkelund. Gåssten NE. Marsbåden. Afmærkning forandret.**  
(U. f. s. Nr. 18/1120. Stockholm 1934.)  
1. Stagen paa c.  $57^{\circ} 28'_{,2}$  N.  $16^{\circ} 47'_{,3}$  E., NE. for *Gåssten*, er permanent inddraget.  
2. En rød Stage med 2 opadvendte Koste over 1 Ballon er udlagt paa c.  $57^{\circ} 27'_{,00}$  N.  $16^{\circ} 45'_{,20}$  E., ved *Marsbåden* Brænding.  
(E. f. S. Nr. 4/181 1934.)
- 1018. Sverige. Bottniske Bugt. Hudiksvall Anduvning. Lystønder genudlagt.**  
(U. f. s. Nr. 18/1119. Stockholm 1934.)  
Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:  
*Batteriudden* c.  $61^{\circ} 40'$  N.  $17^{\circ} 16'$  E. *Hansåkersgrundet*.  
(E. f. S. Nr. 52/2972 1933.)
- 1019. Sverige. Bottniske Bugt. Sydostbrotten Fyrskib genudlagt.**  
(Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmö.)  
Fyrskibet *Sydostbrotten* paa c.  $63^{\circ} 19'$  N.  $20^{\circ} 11'$  E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 1/9 1934.)
- 1020. Sverige. Bottniske Bugt. Bergudden Fyr atter tændt.**  
(U. f. s. Nr. 18/1175. Stockholm 1934.)  
*Bergudden Fyr* paa c.  $63^{\circ} 47'$  N.  $20^{\circ} 50'$  E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 6/316 1934.)
- 1021. Sverige. Bottniske Bugt. Fyr atter tændt.**  
(U. f. s. Nr. 18/1118. Stockholm 1934.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Gåsören* c.  $64^{\circ} 40'$  N.  $21^{\circ} 19'$  E. *Gåsörens elektriska högspänningsledning, västra* og *östra. Norra Olsgrundet. Skellefte hamn, yttre og inre, Skelleftehamn* (paa *Killingören*). *Ursviken, södra og norra*.  
(E. f. S. Nr. 4/196 1934.)

- 1022. Finland. Bottniske Bugt. Kemi. Ny Ledelinie. Baake nedlagt.**  
(U. f. s. Nr. 11/287. Helsingfors 1934.)  
1. *Reisko* Baake paa  $65^{\circ} 44' 47''$  N.  $24^{\circ} 26' 50''$  E. er overet med *Karihaara* Savværksskorsten paa  $65^{\circ} 45' 05''$  N.  $24^{\circ} 31' 25''$  E. i Pejling c.  $80^{\circ}$ .  
2. Baaken paa S.-Siden af *Reisko Holme* er nedlagt.
- 1023. Finland. Bottniske Bugt. Kemi. Ny Ledefyr tændt.**  
(U. f. s. Nr. 11/284. Helsingfors 1934.)  
Følgende nye Ledefyr er tændt:  
*Kemi övre* Ledefyr, rødt, fast Lys mod Søen. Fyret er anbragt paa Bagbaaken, hvid Trekant med nedadvendt Spids paa  $65^{\circ} 43' 44''$  N.  $24^{\circ} 33' 30''$  E. Flammens Højde: 14 m.  
*Kemi nedre* Ledefyr, rødt, fast Lys mod Søen. Fyret er anbragt paa Forbaaken, hvid Trekant med opadvendt Spids paa  $65^{\circ} 43' 44''$  N.  $24^{\circ} 33' 22''$  E. Flammens Højde: 11 m.  
Fyrene er overet i Pejling c.  $88^{\circ}$ .
- 1024. Finland. Bottniske Bugt. Yxpila. Gamlakarleby. Fyr atter tændt.**  
(U. f. s. Nr. 12/339 og 12/340. Helsingfors 1934.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Tankar* c.  $63^{\circ} 57' N.$   $22^{\circ} 51' E.$  *Tankar övre.* *Tankar nedre.* *Trutklippan övre* *Trutklippan nedre.* *Hungerberg.* *Frimodigsgrund.* *Yxpila övre.* *Yxpila nedre.*  
(E. f. S. Nr. 1/11 1934.)
- 1025. Finland. Bottniske Bugt. Jakobstad. Fyr atter tændt.**  
(U. f. s. Nr. 12/343. Helsingfors 1934.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Rummelgrund* c.  $63^{\circ} 45' N.$   $22^{\circ} 35' E.$  *Bredhällan.* *Borgmästargrund.* *Hällö.* *Alholmen övre.* *Alholmen nedre.*  
(E. f. S. Nr. 1/13 1934.)
- 1026. Finland. Bottniske Bugt. Rauma Fyrskib genudlagt.**  
(U. f. s. Nr. 12/341. Helsingfors 1934.)  
Fyrskibet *Rauma* paa c.  $61^{\circ} 07' N.$   $21^{\circ} 04' E.$  er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 2/69 1934.)
- 1027. Finland. Finske Bugt. Fyr atter tændt.**  
(U. f. s. Nr. 12/332 og 12/333. Helsingfors 1934.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Porkkala* c.  $59^{\circ} 56' N.$   $24^{\circ} 24' E.$  *Vormö Högholm.* *Stora Ångestö.* *Elgsö.* *Påvskär.* *Barösunds lotsstuga.* *Sparvholm.* *Hyklösund.* *Svartö Höganäs.* *Djupkubb.* *Busö.* *Espskär övre* og *nedre.* *Furuholm.* *Koön.* *Aspharu.* *Kalvholm övre* og *nedre.* *Tvärminne övre,* *östra* og *västra.* *Hundhålet.* *Andalskär.*  
(E. f. S. Nr. 5/251 1934.)
- 1028. Finland. Finske Bugt. Helsinki Fyrskib genudlagt.**  
(U. f. s. Nr. 12/330. Helsingfors 1934.)  
Fyrskibet *Helsinki* paa c.  $59^{\circ} 56' N.$   $24^{\circ} 56' E.$  er genudlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 8/403 1934.)
- 1029. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skærgaard. Fyr atter tændt.**  
(U. f. s. Nr. 12/331. Helsingfors 1934.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Björkholm* c.  $60^{\circ} 09' N.$   $25^{\circ} 02' E.$  *Hästnäs kanal.* *Koholm.* *Granholm.*  
(E. f. S. Nr. 1/19 1934.)

1030. **Finland. Finske Bugt. Kalbådagrund Fyrskib genudlagt.**  
(U. f. s. Nr. 12/338. Helsingfors 1934.)  
Fyrskibet *Kalbådagrund* paa c. 59° 58' N. 25° 36' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 8/404 1934.)
1031. **Finland. Finske Bugt. Hogland. Fyr atter tændt.**  
(U. f. s. Nr. 12/337. Helsingfors 1934.)  
*Hoglands hamnfyr* paa c. 60° 05' N. 26° 59' E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 12/605 1934.)
1032. **Finland. Finske Bugt. Hamina. Fyr atter tændt.**  
(U. f. s. Nr. 12/334. Helsingfors 1934.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Hajaskari* c. 60° 30' N. 27° 08' E. *Hilloniemi. Nurmilahti. Kakarkari.*  
(E. f. S. Nr. 4/205 1934.)
1033. **Finland. Finske Bugt. Hamina Lodsudkigsstation genaabnet.**  
(U. f. s. Nr. 12/335. Helsingfors 1934.)  
*Hamina* Lodsudkigsstation er atter i Virksomhed.  
(E. f. S. Nr. 4/204 1934.)
1034. **Finland. Finske Bugt. Haapasaari. Kivikari Fyr atter tændt.**  
(U. f. s. Nr. 12/336. Helsingfors 1934.)  
*Kivikari* Fyr paa c. 60° 17' N. 27° 12' E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 9/454 1934.)
1035. **Estland. Sommerafmærkning.**  
(N. t. M. Nr. 4/19. Tallinn 1934.)  
Genudlægningen af Sommerafmærkningen i de *estniske* Farvande er paabegyndt.
1036. **Estland. Finske Bugt. Narva. Fyr atter tændt.**  
(N. t. M. Nr. 4/15. Tallinn 1934.)  
*Narva* Ledefyr paa c. 59° 28' N. 28° 03' E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 1/25 1934.)
1037. **Estland. Finske Bugt. Aegna (Vulf) Lys- og Fløjtetønde genudlagt.**  
(N. t. M. Nr. 4/16. Tallinn 1934.)  
Lys- og Fløjtetønden *Aegna* paa c. 59° 36' N. 24° 43' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 5/254 1934.)
1038. **Estland. Finske Bugt. Tallinn (Revalstein) Fyrskib genudlagt.**  
(N. t. M. Nr. 4/17. Tallinn 1934.)  
Fyrskibet *Tallinn* er atter udlagt paa Station paa c. 59° 43',<sub>3</sub> N. 24° 43',<sub>5</sub> E.  
(E. f. S. Nr. 9/448 1934.)
1039. **Estland. Finske Bugt. Tallinn Bugt og Anduvning. Lystønder genudlagt.**  
(N. t. M. Nr. 4/16. Tallinn 1934.)  
Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:  
Lys- og Fløjtetønden *Vahemadal* c. 59° 31' N. 24° 40' E. og Lystønden *Suuroop*  
c. 59° 29' N. 24° 20' E.  
(E. f. S. Nr. 9/450 1934.)
1040. **Estland. Moon Sund. Lystønder genudlagt.**  
(N. t. M. Nr. 4/16. Tallinn 1934.)  
Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:  
*Nordväina (Stapelbotten)* c. 59° 09' N. 22° 59' E. *Soslarahu. Kumari. Viinakari.*  
*Raugi. Kessu (Schildau). Pinukse.*  
(E. f. S. Nr. 48/2734 1933.)

**1041. Estland. Moon Sund. Fyr atter tændt.**

(N. t. M. Nr. 4/15. Tallinn 1934.)

Nedennævnte Fyr er atter tændt:

*Norrby* c. 59° 02' N. 23° 20' E. *Ramsi* (*Ramsholm*). *Paralep*. *Hestholm*. *Haapsal*. *Orisaar*. *Rohuküla*. *Harilaid*. *Triigi*. *Kessu* (*Schildau*). *Raugi*. *Soru*. *Emmaste*. *Viirelaid* (*Paternoster*). *Virtsu*.

(E. f. S. Nr. 50/2846 1933 og 1/26 1934.)

**1042. Estland. Riga Bugt. Fyr atter tændt.**

(N. t. M. Nr. 4/15. Tallinn 1934.)

Nedennævnte Fyr er atter tændt:

*Kübassaar* c. 58° 26' N. 23° 18' E. *Roomassaar*. *Abruka*. *Pärnu* (*Pernov*). *Sorgu* (*Sorkholm*). *Manilaid*.

(E. f. S. Nr. 1/27 1934.)

**1043. Estland. Riga Bugt. Lystønder genudlagt.**

(N. t. M. Nr. 4/16. Tallinn 1934.)

Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:

*Ipsi* c. 58° 16' N. 23° 46' E. *Pärnu* (*Pernov*) c. 58° 21' N. 24° 27' E. Lystønden ved Vraget af Dampskibet *Balva* paa c. 58° 07' N. 24° 14' E.

(E. f. S. Nr. 48/2737 1933.)

**1044. Memelomraadet. Memel. Tilsanding fjernet. Fyr atter tændt.**

(N. f. S. Nr. 18/1530. Berlin 1934.)

Tilsandingen i Hovedindsejlingslinien til *Memel* er fjernet og det hvide Forfyr atter tændt. c. 55° 44' N. 21° 06' E.

(E. f. S. Nr. 17/885 1934.)

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

**1045. Danmark. Sundet. Lappegrund S. Pulle.**

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 47/2721 1933 meddeles, at Farvandet S. for den rød- og hvidstribede Spidstønde med Ballon, *Lappegrund S.*, er blevet undersøgt, og at en Sandpulle af ringe Udstrækning og med 4,6 m Vand er fundet paa 56° 02' 57" N. 12° 37' 15" E.

(E. f. S. Nr. 47/2721 1933. Kort Nr. 312, 210, 211, 278 og 280. Danske Lods, Side 249.)

**1046. (T). Danmark. Sundet. København. Benzinhavn W. Bøje udlægges midlertidigt til Brug ved Kapsejlads.**

En sort Bøje med sort Kurv som Topbetegnelse vil i Tiden fra 1. Juni—15. September 1934 midlertidigt blive udlagt i *Svanemøllebugten* paa 55° 43' (07",<sub>5</sub>) N. 12° 35' (41") E., c. 230 m W. for W.-Kanten af Indløbet til *Kalkbrænderihavnen* til Brug ved Kapsejlads.

Tønden er Skibsfarten uvedkommende.

**1047. Danmark. Sundet. Middelgrunden. Losseplads. Pulle.**

En 2,4 m Pulle bestaaende af Kalksten og med en Diameter af c. 15 m er fundet paa 55° 41' 56" N. 12° 40' 29" E.

(Kort Nr. 303, 285, 249 og 210.)

**1048. Sverige. Sundet. Landskrona ENE. Rönneberga Luftfyrtårn forandret og tændt.**  
(U. f. s. Nr. 18/1135. Stockholm 1934.)

Rönneberga Luftfyrtårn paa  $55^{\circ} 54' 24''$  N.  $12^{\circ} 55' 48''$  E. er forandret og viser nu afvekslende rødt og grønt Et-Blink hver 4<sup>s</sup>. Fyrtårnet er synligt hele Horisonten rundt. Flammens Højde: c. 140 m.

Fyrtårnet er synligt fra Søen.

(E. f. S. Nr. 20/1235 1933. Kort Nr. 210, 278 og 280. Danske Lods, Side 256.)

**1049. (T). Danmark. Store-Bælt. Sprogø N. Telegrafbøjer udlægges midlertidigt.**

Paa Grund af Udlægning af et Søkabel fra *Sjælland* til *Fyn*, c. 1000 m N. for de N. for *Sprogø* liggende Kabler, vil der fra den 12. Maj d. A. og indtil videre være udlagt Telegrafbøjer paa nævnte Strækning. c.  $55^{\circ} 21',7$  N.  $10^{\circ} 58',5$  E.

**1050. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Faaborg Anduvning. Lystønder midlertidig inddraget.**

Nedennævnte Lystønder er midlertidig inddraget for aarligt Eftersyn:

Lys- og Klokketønderne *Skrams Flak* c.  $55^{\circ} 01'$  N.  $10^{\circ} 12'$  E. og *Knastegrund* samt Lystønderne *Knoldhjørne E.*, *Langetangflak* og *Bjørnø N.*

**1051. Danmark. Lille-Bælt. Mommark E. Vrag forgæves eftersøgt.**

Vraget af Motorgaleasen *Elise*, der var rapporteret sunket paa c.  $54^{\circ} 56'$  N.  $10^{\circ} 05\frac{1}{2}'$  E., c.  $1\frac{1}{2}$  Sm fra Kysten, er forgæves eftersøgt. Vraget maa anses for at være ufarligt for Sejladsen.

(E. f. S. Nr. 1/40 1934.)

**1052. (T). Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Mommark Lystønde midlertidig inddraget.**

Lystønden *Mommark* paa c.  $54^{\circ} 56'$  N.  $10^{\circ} 03'$  E. er midlertidig inddraget for aarligt Eftersyn.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**1053. (T). Danmark. Kattegat. Hesselø N. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.**

I Dagene 6.—8. og 11.—13. Juni d. A., begge Dage inklusive, vil der saavel om Dagen som om Natten blive afholdt Skydeøvelser med Kanon mod saavel Luftmaal som Maal paa Søen i Farvandet N. for *Hesselø*.

Skydepladsen begrænses af Breddeparallellerne  $56^{\circ} 12'$  N. og  $56^{\circ} 22'$  N. samt af Meridianerne  $11^{\circ} 30'$  E. og  $11^{\circ} 50'$  E.

Naar Skydning finder Sted efter Mørkets Frembrud, er de skydende Skibes elektriske Lyskastere i Virksomhed.

Skibe og Luftfartøjer advares imod paa de anførte Tider at komme indenfor Skydepladsens ovenanførte Grænser.

**1054. Danmark. Limfjorden. Hals Barre. Gravemærker omblæst.**

De 4 Gravemærker, der var opstillet i Linier henholdsvis 30 m<sup>s</sup> og 30 m N. for Barreløbets Midte er omblæst, men vil antagelig senere blive genrejst.

*Egense* N.-lige Forfyr: c.  $56^{\circ} 58'$  N.  $10^{\circ} 20'$  E.

(E. f. S. Nr. 23/1091 1932.)

**1055. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Advarsel. Puller.**  
 I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen* 4,3 m, i *Svaneholm Fyrlinie*: 4,2 m, i *Sælhundeholm Løb*: 4,2 m, i *Gaaseholm Løb*: 2,1 m, i *Svaneholm Løb*: 1,5 m og i *Kobberø Løb*: 3,0 m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn Havn* 4,3 m Dybde over *Havrevlen* og 4,2 m i *Svaneholm Fyrlinie* og 4,1 m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

Uden for Fyrlinierne findes mere Vand, men det anbefales Skibe med et større Dybgaende end 4,3 m, der under de nuværende Dybdeforhold søger *Tyborøn Havn*, at benytte Lods.

En Pulle med 3,7 m Vand ligger paa 56° 43' (07") N. 8° 13' (08") E.

En Pulle med 3,8 m Vand ligger paa 56° 42' (58") N. 8° 13' (23") E.

(E. f. S. Nr. 15/749 1934. Kort Nr. 259.)

**1056. (P). Norge. Skagerrak. Tonerleia. Vittenskjul Fyr forandres.**

(B. f. F. Nr. 10. Oslo 1934.)

I Løbet af 1934 vil Lysevnen i *Vittenskjul Fyr* paa c. 58° 55',5 N. 9° 37',1 E. blive forøget og samtidig forandres Fyrkarakteren til Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser ligesom Lysvinklerne vil blive forandret.

**1057. Norge. Skagerrak. Kragerø. Indløbet til Kalstadkilen. Sømærker udlagt.**

(Bilag til E. f. S. Nr. 4. Oslo 1934.)

1. En rød Stage er udlagt paa 58° 52' 38" N. 9° 25' 21" E., i E.-Kant af Båen E. for *Frydensborgodden*.

2. En rød Stage er udlagt paa 58° 52' 39" N. 9° 25' 22" E., i E.-Kant af Båen NE. for *Frydensborgodden*.

3. En sort Stage er udlagt paa 58° 52' 42" N. 9° 25' 23" E., i S.-Kant af Båen S. for *Valberg*.

**1058. Norge. Skagerrak. Hårsøundet. Tregde S. Sømærke udlagt.**

(Bilag til E. f. S. Nr. 4. Oslo 1934.)

En rød Stage er udlagt paa 57° 59' 54" N. 7° 34' 20" E., i SE.-Kanten af 1,7 m Båen.

(Se Tillæg.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

**1059. (P). Norge. Andfjorden. Andenes Fyr forandres.**

(B. f. F. Nr. 10. Oslo 1934.)

I Løbet af 1934 forandres *Andenes Fyr* paa c. 69° 19',4 N. 16° 07',4 E. til at vise hvidt, fast Lys med Et-Blink hver 1<sup>m</sup>.

**1060. (P). Norge. Tjeldsund. Holsflua. Lystønde udlægges. Steinstiggrunnen Lystønde forandres.**

(B. f. F. Nr. 10. Oslo 1934.)

I Løbet af 1934 vil den E.-lige Stage paa c. 68° 33',1 N. 16° 27',5 E., ved NE.-Siden af *Holsflua*, blive erstattet af en Lystønde, der skal vise hvidt Et-Blink c. hver 5<sup>s</sup>.

Samtidig med Udlægningen af ovennævnte Lystønde forandres *Steinstiggrunnen* paa c. 68° 33',2 N. 16° 28',4 E. til at vise rødt Et-Blink c. hver 5<sup>s</sup>.

**1061. (P). Norge. Folla. Sommarneset Fyr flyttes.**

(B. f. F. Nr. 10. Oslo 1934.)

I Løbet af 1934 flyttes *Sommarneset Fyr* paa c. 67° 43',1 N. 15° 10',5 E. til *Svinøya* ved *Hjartøy*.

**1062. (P). Norge. Landegodefjorden. Landegode Fyr. Taagesignal oprettes.**

(B. f. F. Nr. 10. Oslo 1934.)

I Løbet af 1934 oprettes ved *Landegode Fyr* paa c. 67° 26',8 N. 14° 23',4 E. et Taagesignal med Diafon, To-Stød hver 1½<sup>m</sup>.

- 1063. (P). Norge. Froan. Gimsan Fyr forandres.**  
(B. f. F. Nr. 10. Oslo 1934.)  
I Løbet af 1934 forandres *Gimsan* Fyr paa c.  $64^{\circ} 06',_8$  N.  $9^{\circ} 24',_7$  E. til at vise Gruppe-Blink, To-Blink c. hver  $10^s$ , Blink  $0,7^s$ , Mørke  $2,0^s$ , Blink  $0,7^s$ , Mørke  $6,6^s$ .
- 1064. (P). Norge. Asenleden. Storskjær Fyr forandres.**  
(B. f. F. Nr. 10. Oslo 1934.)  
I Løbet af 1934 forandres *Storskjær* Fyr paa c.  $64^{\circ} 03',_1$  N.  $9^{\circ} 51',_3$  E. til at vise Gruppe-Blink, To-Blink c. hver  $10^s$ , Blink  $0,7^s$ , Mørke  $2,0^s$ , Blink  $0,7^s$ , Mørke  $6,6^s$ .
- 1065. (P). Norge. Hjeltefjorden. Joneholmen Fyr forandres.**  
(B. f. F. Nr. 10. Oslo 1934.)  
I Løbet af 1934 forandres *Joneholmen* Fyr paa c.  $60^{\circ} 31',_2$  N.  $4^{\circ} 56',_6$  E. til at vise Gruppe-Blink, To-Blink hver  $10^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $2^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $6^s$ . Samtidig forøges Lysevnen og Fyret anbringes paa en Underbygning.
- 1066. (P). Norge. Marstenen Fyr. Lysevne forøges. Taagesignal forstærkes og sættes midlertidig ud af Virksomhed.**  
(B. f. F. Nr. 10. Oslo 1934.)  
1. I Løbet af 1934 vil Lysevnen i *Marstenen* Fyr paa c.  $60^{\circ} 07',_8$  N.  $5^{\circ} 01',_0$  E. blive forstærket.  
2. Det nuværende Lufttaagesignalapparat vil blive ombyttet med en kraftig Nautofon. Taagesignalet bliver uforandret.  
3. Under Henvisning til Pkt. 2 vil Taagesignalet være ude af Virksomhed i Tiden fra c. 15. Juli til c. 15. August d. A.  
4. Radiofyret berøres ikke af ovennævnte Forandringer, men vil hele Tiden være i Virksomhed.
- 1067. (P). Norge. Skåre-Trebåen. Lys- og Klokketønde udlægges.**  
(B. f. F. Nr. 10. Oslo 1934.)  
I Løbet af 1934 udlægges paa c.  $59^{\circ} 25',_9$  N.  $5^{\circ} 13',_9$  E., ved E.-Siden af *Skåre-Trebåen*, en Lys- og Klokketønde, der skal vise hvidt Et-Blink hver  $3^s$ .  
(Kort Nr. 263.)
- 1068. (P). Norge. Egersund. Egerø Fyr. Taagesignal oprettes.**  
(B. f. F. Nr. 10. Oslo 1934.)  
I Løbet af 1934 oprettes ved *Egerø* Fyr paa c.  $58^{\circ} 25',_8$  N.  $5^{\circ} 52',_4$  E. et Taagesignal med Diafon, Et-Stød hver  $1^m$ .  
(Kort Nr. 263.)
- 1069. (P). Norge. Rægefjord. Lille Præstskjær Fyr forandres.**  
(B. f. F. Nr. 10. Oslo 1934.)  
I Løbet af 1934 forandres *Lille Præstskjær* Hovedfyr paa c.  $58^{\circ} 19',_3$  N.  $6^{\circ} 15',_8$  E. til at vise Gruppe-Blink, Tre-Blink hver  $12^s$ , afvekslende hvidt-rødt-hvidt.  
(Kort Nr. 236 og 263.)
- 1070. Nordsøen. Lyngvig Fyr W. Drivende Vrag.**  
(Meddelelse fra Føreren af S/S »Lilli Matthiesen«.)  
Den 6. Maj 1934. Drivende Vraggods ragende c. 1 m over Havoverfladen. c.  $56^{\circ} 03'$  N.  $7^{\circ} 19'$  E., c. 26 Sm W. for *Lyngvig* Fyr.
- 1071. Holland. Zeegat van Terschelling og Ameland. Oosterom, Terschellingwad og Boschgat. Afmærkning inddraget.**  
(B. a. Z. Nr. 91/943. 's-Gravenhage 1934.)  
Paa Grund af Tilsanding af Indløbet til *Boschgat* (*Gat van den Hoek*) samt Upaalideligheden af Afmærkningen S. for *Terschelling* er i Farvandene *Oosterom*, *Terschellingwad* og *Boschgat* Sømærkerne fra Nr. 5 til Nr. 15 langs Spidstønderækken og fra Nr. 5 til Nr. 25 langs Stumpstønderækken inddraget.

**1072. (P). England. Themsen. Gravesend Reach. Grund.**

(N. t. M. Nr. 648. London 1934.)

En Grund med 7,9 m Vand rapporteres at ligge paa c. 51° 27' N. 0° 25' E., 2073 m 270° fra *Shornmead* Fyr. Stedet vil blive nærmere undersøgt.

(Se Tillæg.)

**VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.****1073. Spanien NW.-Kyst. Cabo Finisterre. Radiofyr atter i Orden.**

(A. a. l. N. Nr. 17/502. San Fernando 1934.)

*Cabo Finisterre* Radiofyr paa c. 42° 52',9 N. 9° 16',3 W. er atter i Virksomhed. (E. f. S. Nr. 17/921 1934.)**1074. Afrika W.-Kyst. Jeba Floden Anduvning. Fyrbaad udlagt.**

(N. t. M. Nr. 629. London 1934.)

Paa *Great Jeba Flat* er paa c. 11° 48' N. 16° 50' W. udlagt en rød Fyrbaad *Caio No. 1*, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 9<sup>s</sup>. Flammens Højde: 4,9 m. Synsvide: 9 Sm. Fyret er ubevogtet.**VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.****1075. Uruguay. Rio de la Plata. Rio Uruguay. Puerto del Carmelo. Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 15/886. Washington 1934.)

Fyret paa *Arroyo de las Vacas* N.-lige Banke paa c. 34° 00½' S. 58° 18' W. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 4,5<sup>s</sup>. Synsvide: 9 Sm.**1076. Panama W.-Kyst. Grono Rock. Oplysning om Plads.**

(N. t. M. Nr. 623. London 1934.)

*Grono Rock* ligger paa c. 8° 02' N. 82° 25' W., c. 0,09 Sm 239° fra den i Kortet angivne Plads og 4,05 Sm 221° fra S.-Spidsen af *Santa Cruz Point*.**1077. (P). Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Cape San Martin. Fyr tændes.**

(N. t. M. Nr. 15/889. Washington 1934.)

Omkring den 1. Juni d. A. tændes paa Yderenden af *Cape San Martin* paa 35° 53' 15" N. 121° 27' 45" W. et Fyr, der skal vise hvidt Et-Blink hver 30<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 28<sup>s</sup>. Flammens Højde: 61 m. Fyret bliver ubevogtet.**VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.****1078. (P). Italien S.-Kyst. Capo S. Maria di Leuca. Fyr forandres.**

(A. a. N. Nr. 71/151. Genua 1934.)

I Løbet af den nærmeste Tid forandres *Capo S. Maria di Leuca* Fyr paa c. 39° 48' N. 18° 22' E. til at vise hvidt og rødt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 13,33<sup>s</sup>, Blink 0,33<sup>s</sup>, Mørke 2,09<sup>s</sup>, Blink 0,33<sup>s</sup>, Mørke 2,09<sup>s</sup>, Blink 0,33<sup>s</sup>, Mørke 8,01<sup>s</sup>. Iøvrigt uforandret.For Tiden er Fyret erstattet med et midlertidigt Fyr, der viser hvidt og rødt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 13<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 7,5<sup>s</sup>. Synsvide: c. 14 Sm for hvidt og c. 7 Sm for rødt Lys.



- 1079. (T). Italien E.-Kyst. Porto-canale di Rimini. Oplysning om Fyr.**  
(A. a. N. Nr. 73/162. Genua 1934.)  
*Rimini* Fyr paa c.  $44^{\circ} 04' N.$   $12^{\circ} 35' E.$  er for Tiden slukket og erstattet med et Hjelpefyr med samme Fyrkarakter, men med en Synsvide paa kun 11 Sm.
- 1080. (T). Italien. Adriaterhavet. Capo Salvore. Oplysning om Fyr.**  
(A. a. N. Nr. 73/164. Genua 1934.)  
*Capo Salvore* Fyr paa c.  $45^{\circ} 29' N.$   $13^{\circ} 30' E.$  er for Tiden slukket og erstattet med et Hjelpefyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver  $15^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $3,25^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $7^s$ . Synsvide: c. 14 Sm.
- 1081. Syrien. Ladikije (Latatieh) Havn. Oplysning om Dybde.**  
(N. f. S. Nr. 17/1471. Berlin 1934.)  
Dybden i omtrent hele Havnen er 6 m. c.  $35^{\circ} 30' N.$   $35^{\circ} 45' E.$

### IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

- 1082. Røde Hav. Sanganeb Reef. Fyr atter tændt.**  
(B. a. Z. Nr. 91/949. 's-Gravenhage 1934.)  
*Sanganeb Reef* hvide Blinkfyr paa c.  $19^{\circ} 43' N.$   $37^{\circ} 26' E.$  er atter tændt og i Orden.  
(E. f. S. Nr. 37/2214 1933.)
- 1083. Afrika E.-Kyst. Pemba Island. Rås Tungwi. Baake opført. Tønde inddraget.**  
(N. t. M. Nr. 630. London 1934.)  
1. En rød Baake med rød Ballon paa Toppen er opført paa c.  $5^{\circ} 04' S.$   $39^{\circ} 41' E.$ ,  $0,64$  Sm  $286^{\circ}$  fra N.-Spidsen af *Rås Tungwi*.  
2. Den røde Spidstønde c.  $0,15$  Sm NW. for (1) er permanent inddraget.
- 1084. Afrika E.-Kyst. Pemba Island. Kokota. Ledebaaker opført.**  
(N. t. M. Nr. 630. London 1934.)  
a. Forbaaken, der foroven er forsynet med en hvid Kegle, er opført paa c.  $5^{\circ} 08' S.$   $39^{\circ} 38' E.$ ,  $0,62$  Sm  $288^{\circ}$  fra „*White Mark*“.  
b. Bagbaaken, der er hvid med en sort, lodret Stribe i Midten, er opført  $0,32$  Sm  $96^{\circ}$  fra (a).
- 1085. Afrika E.-Kyst. Zanzibar Channel. Kipumbwe Reefs. Baake opført. Tønde inddraget.**  
(N. t. M. Nr. 621. London 1934.)  
1. En Baake er opført paa  $5^{\circ} 38' (20'') S.$   $39^{\circ} 00' (30'') E.$   
2. Tønden c.  $0,6$  Sm W. for (1) er permanent inddraget.
- 1086. Forindien W.-Kyst. Quilon. Grunde.**  
(N. t. M. Nr. 622. London 1934.)  
1. En  $6,4$  m Grund (Klippe) ligger  $1,97$  Sm  $131\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Tangasseri* Fyr.  
2. -  $8,2$  m — — —  $1,67$  Sm  $136\frac{1}{2}^{\circ}$  — — —  
3. -  $6,9$  m — (Sand) —  $1,54$  Sm  $123\frac{1}{2}^{\circ}$  — — —  
*Tangasseri* Fyr er anbragt paa den SE.-lige af de tre Bygninger paa *Tangasseri Point*. c.  $8^{\circ} 53' N.$   $76^{\circ} 34' E.$
- 1087. Bengalske Bugt. Coromandelkysten. Negapatam. Tønde udlagt. Vrag forsvundet. Vragafmærkning inddraget.**  
(N. t. M. Nr. 638. London 1934.)  
1. En grøn Spidstønde er udlagt paa c.  $10^{\circ} 45' N.$   $79^{\circ} 52' E.$ ,  $1,25$  Sm  $110^{\circ}$  fra *Negapatam* Fyr  
2. Den grønne Vragtønde c.  $0,2$  Sm N. for (1) er permanent inddraget, da Vraget, den afmærkede, er forsvundet.

1088. **Malacca Stræde. Penang Havn Anduvning.** South Channel. Lystønde forandret.  
(N. t. M. Nr. 614. London 1934.)  
Lystønden paa c.  $5^{\circ} 22' N.$   $100^{\circ} 21' E.$  er forandret fra at vise rødt Et-Blink til at vise hvidt Et-Blink.

### X. Asiens E.-Kyst med Japan.

1089. **Siam Bugt. Siam E.-Kyst. Koh Sa-Mesan N. Pulle.**  
(N. t. M. Nr. VI/61. Bangkok 1934.)  
En Sandpulle med c. 1,83 m Vand ved Lavvande er fundet paa c.  $12^{\circ} 35',4 N.$   $100^{\circ} 56',9 E.$ , mellem *Koh Sa-Mesan* og Fastlandet.

### XI. Bekendtgørelser m. m.

1090. **Danmark. Bekendtgørelse om Takst for Aarhus søgaaende Lodseri.**  
Marineministeriet har under den 1. Maj d. A. udfærdiget ny Bekendtgørelse om Takst for *Aarhus* søgaaende Lodseri.  
Fornævnte Takst træder i Kraft fra og med den 1. Juni d. A. at regne. Samtidig bortfalder nugældende under 28. September 1916 af Marineministeriet udfærdigede „Særlig Reglement og Takst for *Aarhus* Statslodseri“.
1091. **Norge. Oslofjord. Kystlodsdamper permanent inddraget.**  
(E. f. S. Nr. 4/412. Oslo 1934.)  
Kystlodsdamperen, der var stationeret ved *Bastøy* Fyr paa c.  $59^{\circ} 23',1 N.$   $10^{\circ} 32',5 E.$ , og som for Tiden er inddraget, vil ikke blive genudlagt.  
(E. f. S. Nr. 2/116 1934.)
1092. **Norge. Vest-Agder. Korshamn. Fartbestemmelse.**  
(E. f. S. Nr. 4/400. Oslo 1934.)  
Maskindrevne Fartøjer skal ved Passage af *Korshamnsundet* gaa med sagte Fart, ikke over 5 Sm i Timen, fra *Flånefla* i Syd til Nordre Pynt af *Kreklingholmen* i Nord.  
c.  $58^{\circ} 01' N.$   $7^{\circ} 00' E.$

### Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.  
Korta eller  
Bogs Nr.                      *Norge:*

- R 77 Fra Tjeldsund til Harstad og Lavangen.  
R        Den norske Los 1. Fra Iddefjorden til Langesund.  
              *Estland:*  
R 16 Vaindlo (Stenskär) — Narva.

## Tillæg.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

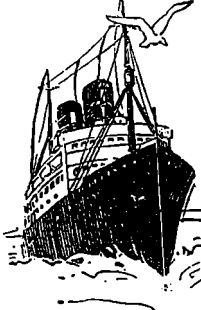
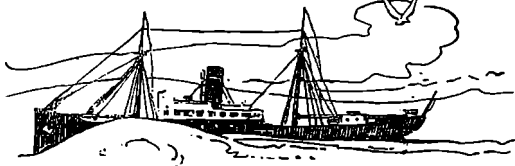

1093. Danmark. Kattegat. Østre-Flak Fyrskib. Radiofyr atter i Orden.  
Radiofyret *Østre-Flak* paa c.  $56^{\circ} 58' N.$   $10^{\circ} 54' E.$  er atter i Virksomhed.  
(E. f. S. Nr. 17/897 1934.)

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1094. (T). Belgien. West Hinder Fyrskib. Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.  
(Avis provisoire aux navigateurs. Ostende Maj 1934.)  
Radiofyret om Bord i Fyrskibet *West Hinder* paa c.  $51^{\circ} 23' N.$   $2^{\circ} 26' E.$  er for Tiden ude af Virksomhed.
1095. England. Harwich Anduvning. Shipwash Fyrskib flyttet.  
(N. t. M. Nr. 10. Trinity House, London 1934.)  
Fyrskibet *Shipwash* er flyttet c.  $3\frac{1}{3}$  Sm WNW. efter og ligger nu i c. 19 m Vand paa c.  $52^{\circ} 02' N.$   $1^{\circ} 42' E.$ ,  $5,5$  Sm  $123^{\circ}$  fra *Orfordness* Fyr.  
(E. f. S. Nr. 12/621 1934. Kort Nr. 264.)
-

# DANSK SØFARTS TIDENDE


ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART




**FUEL & DIESEL  
OIL**

BUNKERSTATION I  
FRIHAVNEN  
Kapacitet: 450 Tons pr. Time.

St. Annæ Plads 5. København K.  
TELEFON: 5455 — TELEGRAM-ADR.: UNITEDOIL



**DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI**



*Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using*

**O**wners' &  
**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

**Price 13/-** postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
33, Amaliegade, Copenhagen.

**AKTIESELSKABET  
MARITIME AGENCY**  
(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450      Telegram-Adr. "MARAG"

**AMALIEGADE 35  
KØBENHAVN K**

★

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTRER

**BUNKERKUL**

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

★

KONTRAHENTER FOR  
**STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS**

AGENTURFIRMAET  
**KAY DYHR**  
ØRESUNDSVEJ 140. KØBENHAVN S. TLF. 8320  
8892  
8901

**ZEISE**  
PROPELLER  
ETC.

AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefoner: 40 - 91 &amp; 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde.  
 Fabrikante af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.  
 2 Tørdokke og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

**IVER C. WEILBACH & CO**

SØLVER &amp; SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744



Telegr.:

Compasweilbach

Specialforretning: Kompasser &amp; Nautiske Instrumenter

**Hellerup Kulimport A/S**

TUBORG HAVN

Telefon Helrup 20 — 803 og 660

IMPORT AF

Kul ▲ Koks ▲ Cinders  
Briketter ▲ Brænde**MARIUS NIELSEN & SØN**

Edsv. Skibsmæglere &amp; Dampskibsrederi

DAMPKIBS- & HAVARIAGENT  
BEFRAGTNINGSFORRETNINGTel.-Adr.: »Mariusens  
Statstelefon 196Kalvebod Brygge 4  
København V.

AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

**Assuranceforeningen Skuld**

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12,267 · 12,432 &amp; 12,732 · TELGR.-ADR.: »SKULD»

STIFTET 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND

CA. 1.600.000 KR.



Overtager: 1) Ansvarsforsikring (derunder overskydende Kollisionsansvar) for Damp-, Motor- og Sejlskibe · 2) Forsikring af Hyreansvar i Sygdoms- eller Forlistilfælde · 3) Forsikring af Ansvar for Besætningens Effekter i Forlistilfælde · 4) Strikeforsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund af Strike eller Lockout.

**SEND DERES GAVE  
PR. TELEGRAM**Enhver Ordre, Telegram eller Brev-Gave,  
kan indtelefoneres til vort Kontor.

CENTRAL 13578

**GAVE-TELEGRAM A/s**prompte og samvittighedsfuld Betjening  
AMALIEGADE 33 K.**SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY**

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 &amp; 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents  
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.

**Jørgen A. Rasmussen, Copenhagen K.**

Telegrams: Jorgaras

33, Amaliegade

World-wide supplies of

Bunker Coals, Fuel &amp; Diesel Oil, Stevedoring, Towage, Docking &amp; Shiprepairs, Insurance, Ships' Supplies

**SCANDINAVIAN COAL BUYERS****IN A NUTSHELL**GUIDE TO SCANDINAVIAN COAL IMPORTERS,  
COAL AGENTS AND SHIPOWNERS

Price, 10/-, post free.

SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE

(The International Weekly)

33, Amaliegade

Copenhagen, Denmark

FOREIGN BUNKERING

TOWAGE

STEVEDORING

PROVISION-

AGENTS

**DANISH MARITIME SERVICE**

TELEGRAMS:

"AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

**COPENHAGEN**

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 20

FREDAG 18. MAJ 1934

41. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1934

Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleums A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitser's Bjergnings-Entreprise  
Svitser's Bugserafdeling  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegraf-selskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phønix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugser-selskaber.

## FRA UGE TIL UGE

Af Axel Gerfalk.

### GLÆDELIG NEDGANG

Paa Aarets første Dag havde Dansk Dampskibs-rederiforenings Medlemmer 26 Skibe i Oplægning svarende til en Dødvægttonnage af 85,457 Tons. I de følgende Maaneder steg Oplægningerne jævnt kulminerende den anden April med 47 Skibe svarende til 150,983 Tons. Saa begyndte Nedgangen i Oplægningerne igen — den 30. April androg de 130,931 Tons, den syvende Maj 111,500 Tons og den fjortende Maj 101,439 Tons.

Man maa oprigtigt haabe, at denne glædelige Nedgang vil blive fortsat, selvfølgelig under den Forudsætning, at de Skibe, der kommer ud at sejle, plejer Havene til acceptable Fragtrater. Selv om Begæret for Tonnage i visse Markeder i Øjeblikket er voksende, saa er Tilbudene alligevel saa meget større, at de opnaaede Fragtrater i de fleste Tilfælde ikke er tilfredsstillende, selv om de sidste Aar har lært Rederne at være meget nøjsomme.

De voksende Kurser paa vore hjemlige Dampskibsaktier viser, at i alt Fald Børsen har Tillid til Fremtiden. Ellers turde man vel ikke foruddiskontere i saa høj Grad som man gør. Det var at haabe, om denne Optimisme er berettiget, vel at mærke, hvis Optimismen ikke skyldes Troen paa en snarlig Krig. Man maa nemlig ikke glemme, at de ovenfor citerede Tal ikke giver noget helt ægte Billede af Nedgangen i Oplægningerne. Man maa stadigvæk huske, at den danske Flaade-Tonnage ved Salg og Ophugning er betydelig mindre end for 12 Maaneder siden, bl. a. har Danmark to af sine Amerika-Dampere mindre. Paa den anden Side var Oplægningerne for 12 Maaneder siden ogsaa meget større end de er nu, nemlig 288,380 Tons.

Der er imidlertid nogle Tegn paa den internationale Skibsfarts Horizont, der tyder paa, at Fremtiden maaske kan tegne sig noget lysere. Det synes saaledes som om den engelske Regering har opgivet Tanken om at subventionere i alt Fald Trampskibene. Handelsminister Runciman prøver tilsyneladende at finde andre Udveje. Han vil allerhelst se Problemet løst igennem Aftaler mellem de forskellige Landes Søfartsorganisationer — Aftaler, der eventuelt kan blive ratificeret af de forskellige Regeringer. Han er ejheller tilbøjelig til at støtte med Laan, eventuelt Statstilskud, en rationel Ophugningsplan i Forbindelse med en Nybygnings-Plan, for Eksempel bygge et moderne Skib for hver to gamle, der bliver ophugget. Denne sidste Plan vinder ikke Terræn hos de engelske Redere. I en Udtalelse i det sidste Nummer af *Scandinavian Shipping Gazette* siger saaledes Major R. J. Dunlop, Chamber of Shippings nuværende Formand, at en saadan Plan ikke vil gavne den engelske Skibsfart, men forværre dens fortvivlede Stilling. At bygge Skibe, naar der i Forvejen er for mange Skibe og for faa Varer at transportere, mener han, kan ikke være den rette Vej. Desuden finder han, at den britiske Handelsflaade i dens nuværende Tilstand holder kvalitativt

Maal med andre Nationers — kun et af hver 5 britiske Trampskibe er saaledes over 20 Aar gammelt. Major Dunlop udtaler, at han venter et Svar paa den engelske Skibsfarts Krav om en anden Form for Hjælp, og han beklager, at dette udebliver — »det kunde hænde, at Patienten døde, mens Doktorerne raadførte sig med hinanden«.

Hans Holdning deles af andre Reder-Organisationer i England og Skotland. Ikke mindre end tre af de store Rederorganisationer har vedtaget Resolutioner, der protesterer imod Tanken om at bygge ny Tonnage med Regerings-Kreditter.

#### NORDISKE TRÆLASTREDERES SAMMENSLUTNING

Den Sammenslutning mellem nordiske Trælastredere — The Shipowner's Northern Wood-Trade Corporation (Nor-Wood-Co) — som vi omtalte sidste Uge, kan allerede siges at have haft en stimulerende Virkning paa Trælast-Fragterne. Ogsaa den udenlandske Fagpresse har givet Planen en venlig Modtagelse. Venlighed er selvfølgelig ikke nok. Der skal Tilslutning til. Foruden Danmark, Norge og Sverige har Finland og Estland allerede erklæret sig villig til at gaa med. Ogsaa i Tyskland siges der at være Stemning for Tilslutning. Forhaabentlig er dette rigtig, og forhaabentlig er flere andre Nationer villig til at gaa med. Dette har Sammenslutningen selvfølgelig indset, og i denne Uge blev der i Oslo nedsat et Arbejdsudvalg, hvis Hovedopgave bliver at propagere for Sammenslutnings-Tanken i de Lande, der endnu ikke har tilmeldt sig. Agitationen begynder med det samme.

Hvorvidt Sammenslutningen vil faa gennemgribende Betydning allerede i Aar, er vanskeligt at afgøre. Man er jo lidt sent paa det. Men indirekte har den som sagt allerede virket, og den vil antagelig allerede i Aar virke som en gavnlige og kostbar Lære for de Spekulanter, der i Utide accepterede altfor lave Kontrakter med Trælastafskiberne. Men arbejdes der støt med Sagen, og Sammenholdet bliver ubrødeligt, vil Udsigterne for næste Aars Trælast-Sæson blive decideret lysere.

Afskiberne ser ikke med blide Øjne paa Sammenslutningen. Deres Fagblade beklager sig højlydt over de stigende Fragtkrav. Ogsaa Sovjet Rusland er fjendtlig indstillet. Der bygges rigeligt med Trælast-Tonnage paa de russiske Værfter, og Russerne er i Markedet for at time-chartre Trælast-Tonnage. Man maa vist ogsaa se paa den paatænkte Dannelse af en Russisk-Belgisk Fragtlinie mellem Leningrad og Antwerpen som et Forsøg paa at komme udenom Sammenslutningens Følger.

## PRØVESTENEN SOM OLIEHAVN

### Havnedirektør Laub's Forslag vedtaget af Havnebestyrelsen.

Sidste Aar erhvervede Københavns Havn de to Forter *Trekroner* og *Prøvestenen*. Allerede da havde Havnedirektør Laub i nogen Tid beskæftiget sig med Tanken om at anlægge en Oliehavn ved *Prøvestenen* for at faa Benzin og andre brandfarlige Olier bort fra den nuværende Plads. De Laubske Forslag har den Fordel fremfor tidligere Forslag, at dets Gennemførelse er mindre kostbar samtidig med at dets Realisation byder Skibsfarten paa adskillige Behageligheder i Form af, at de lossende Tankskibe kommer til at ligge bedre beskyttet. Som bekendt gik den oprindelige Plan ud paa at bygge en lang Kaj ud i Sundet med Rørledninger til Udpumpning af Olier fra Skibene

ind til Lagrene paa Fortet. Direktør Laub's Forslag bygger en 140 Meter lang Kaj i Fortsættelse af Fortet Syd paa. Bag denne skal derefter opfyldes et stort Areal paa omkring 20,000 Kvadratmeter. Ind til Kajen uddybes en Sejlrende ude fra Sundet med en Dybde af 9,1 Meter, saaledes at der bliver samme Dybde ved Kajen. Ved dette opnaas, at de lossende Tankskibe kommer til at ligge bedre beskyttede end langs en Kaj, der gaar ret ud i Sundet. I den nuværende Forthavn har man en udmærket beskyttet Anløbsplads for Lægtare, der skal indlade Olien, og fra det opfyldte Areal skabes der ad Dæmninger en Jernbetonvej i Forbindelse med Land ind til Krudttaarnsvej. Jernbanesporene føres denne Vej og direkte ind paa Amagerbanens Spornet, og Transporten sker derfra videre ind paa Statsbanernes Spor ud til Godsbanegaarden.

Ved et ekstraordinært Møde har Havnebestyrelsen nu vedtaget den Laubske Plan og har stillet 600,000 Kroner til Raadighed for straks at kunne paabegynde Arbejderne, men dette Beløb er kun en foreløbig Bevilling, idet det væsentlig vil medgaa til den forestaaende Uddybning. Der forhandles med en Række interesserede Firmaer angaaende Oliedepoter ved den nye Havn. Disse bekoster naturligvis selv Tank-Anlæg og Rørledninger. Til den projekterede Opfyldning, Kajbygning, Landforbindelse, Sporforbindelse m. m. maa der da af Havnebestyrelsen efterhaanden bevilges en Række Beløb, der antagelig vil naa op paa et Par Millioner Kroner inden det foreliggende Projekt er fuldført.

## PERSONALIA

### Dødsfald.

Atter er en af de gamle Sejlskibsførere fra Fanølaandens Glansperiode gaaet bort med Søren Brinch fra Sønderho, der døde Onsdag i Esbjerg, hvor han har boet den sidste Snes Aar. Brinch var født 1859 i Sønderho og blev henved 75 Aar gammel. Efter sin Konfirmation kom han i Skibstømmerlære paa Abrahamsens Værft i Nordby, og efter udstaaet Læretid tog han ud som Tømmer i Vestfart fra Hamborg, for at faa Søfartsbog, saa han kunde aftjene sin Værnepligt til Orlogs; men Sølivet tog ham. Efter sin Orlogstjeneste maatte han atter til Søs og kom senere paa Navigationsskolen. Efter endt Eksamen tog han atter ud med Sejlskibe og fik senere hen Barkskibet »Killana« af Sønderho at føre; men ombord i dette Skib blev han i en forholdsvis ung Alder beklageligvis udygtiggjort til sin Stilling, det var under en Orkan paa det indiske Ocean, da han var for hjemgaaende, at han blev slaet i Dækket af en svær Sø, saa han kom alvorlig til Skade og maatte opgive at føre Skibet hjem og lade Førstestyrmanden overtage Kommandoen; men Brinchs Søfartstid var nu omme, og efter at have slaet sig ned i sin Hjemstavn Sønderho, hvor han blev Kirkeværge og fik en lille Handel etableret, tog han til Esbjerg efter nogle Aars Forløb og blev ansat hos kgl. Vejer og Maaler Jens Nielsen, men i de senere Aar har Alderdom og Sygdom hindret ham i at være til Nytte, hvad hans Hu stod til. Han var en brav Karakter, elskværdig og imødekommende; mange andre af os vilde sikkert i hans Sted have tabt Taalmodigheden og givet Bitterheden Rum i Sindet, naar Skæbnen — som den gjorde det for ham — sendte ham sine Tilskikkelser, saa det undertiden blev ham som en Labyrinth, hvis ikke en Ariadnetraad ledte fremad og fandt Udvej. Han bar de tunge Tilskikkelser med oprejst Pande og lærte gennem det altsammen Resignationens vanskelige Kunst.

Afdøde er ført til Sønderho for at begraves i sit Familiegravsted paa den gamle Kirkegaard. Han efterlader sig Hustru og en gift Datter og en Søn, der for Tiden sejler som Fører paa Englandsbaaden Jylland, Esbjerg—Parkeston Ruten.

### Dødsfald.

Indehaveren af Skibsprovianteringsfirmaet Gyllstorff & Co., Grosserer Axel Knudsen, Antwerpen, er afgaaet ved Døden, 66 Aar gammel. Grosserer Knudsen var født paa Lerchenborg og kom som ganske ung til Udlandet. For godt 25 Aar siden blev han Medindehaver af det ansete Skibsprovianteringsfirma i Antwerpen og for fem Aar siden Eneindehaver. Den afdøde var kendt af alle danske, der sejlede paa Antwerpen, og var meget anset der, hvor han havde tilbragt de fleste Aar af sit Liv.

# ER ET TYVEAARIGT SKIB FOR GAMMELT?

*En britisk »Ophugnings- og Nybygningsplan«*

FORTSAT FRA NR. 19, SIDE 227

## Hvad vilde Planen komme til at koste?

Planen kommer altsaa til at se saaledes ud. Som Erstatning for de 2,327,000 Tons gamle Skibe, der skal ophugges i Kraft af Tabel III's Kolonne B, vilde der fremkomme nye Ordre paa 224,000 Tons "liner tonnage," 189,000 Tons "intermediate liner tonnage" og 814,000 Tons "cargo liner tonnage," alt i alt 1,227,000 Tons. Der vilde derved indtegnet paa Skibsregisteret for det Forenede Kongerige, naar man ser bort fra Tankskibstonnagen, ialt 11,278,000 Bruttotons søgaaende Tonnage af de forskellige Kategorier nævnt. Den 31. Marts var faktisk 11,284,000 Tons af disse forskellige Kategorier i Fart. Ligevægten mellem Udbud og Efterspørgsel vilde saaledes blive genoprettet.

Af de Oplysninger, der staar til ens Raadighed, kan man udregne, at de omtrentlige Omkostninger i Forbindelse med Bygningen af de 1,227,000 Tons liner, intermediate liner og cargo liner tonnage, der skal bygges i Stedet for den ophuggede Tonnage, vilde beløbe sig til 50,000,000 Pund Sterling. Man kan yderligere regne med, at Bygningen af disse Skibe vilde skaffe Arbejde til ca. 70,000 Mand i tre Aar. Disse Mænd hæver i Arbejdsløshedsunderstøttelse ca. 5,000,000 Pund Sterling om Aaret, saaledes at den siciale Forsorg vilde blive 15,000,000 Pund Sterling rigere i de paagældende tre Aar, hvis Planen blev gennemført.

Man vil maaske indvende, at dette blot er en Genoplivelse af "The Trade Facilities Act," som er en Lov, der er handlyst af alle Skibsredere. Dette er dog ikke Tilfældet, thi Meningen med T.F.A. var først og fremmest at skaffe Arbejde, mens Formaålet med det nuværende Forslag er at skaffe den britiske Handelsmarine nye, tidssvarende Skibe — Skibe, som Storbritannien vil komme til at trænge haardt til, inden de tre næste Aar er gaaet — og først i andet Plan at skaffe Arbejde.

## Ingen Kompensation for gammel Tonnage

Under the Trade Facilities Act'en kunde enhver Skibsreder opnaa Forskud til Financieringen af Bygningen af nye Skibe, uden at han derfor var forpligtet til at ophugge gamle. Dette var utvivlsomt Lovens Hovedskavank. Ved det nuværende Forslag maatte Rederen afgive to Tons eller paatage sig at afgive to Tons gammel Tonnage for hver ny Ton, han byggede, før han kunde faa noget Forskud. Sæt en Reder, der ønsker at bygge sig et 10,000 Tons Skib, kun ejede eet Skib paa 8,000 Tons, der var over 20 Aar gammelt, maatte han henvende sig paa Skibsalgsmarkedet og skaffe sig endnu et Skib paa 12,000 Tons. Da det tillige maatte forbydes at sælge Skibe til udenlandske Redere, som vilde holde dem i Fart, vilde det, at der paa Markedet viste sig britiske Redere, der var villige til at købe gammel Tonnage, bidrage til at holde Priserne oppe.

Det er ikke Meningen, at der, naar den gamle Tonnage udleveres til Ophugning, straks vil blive udbetalt en kontant Erstatning. I Stedet foreslaas, at Forskudet skal udbetales i Løbet af 20 Aar, skal være rentefrit i de første fem Aar efter at Skibet er bygget færdigt. Dette Forslag kan lyde revolutionerende, men det lader sig retfærdiggøre. Sæt en Reder ønsker at bygge et 10,000 Tons Fragtskib. Skibet vil komme til at koste, lad os sige, 350,000 Pund Sterling og Ophugningsværdien af de 20,000 Tons gammel Tonnage, der er blevet udleveret, er 30,000 Pund. Rente til 4 pCt. pro anno af 350,000 Pund beløber sig til 14,000 Pund og i fem Aar til 70,000 Pund. Dette betyder med andre Ord, at Planen, hvis den træder i Kraft, vil bidrage til at hæve Værdien af den gamle Tonnage, og dette er, efter hvad man siger, noget der er ønskeligt.

## Et »Ophugnings- og Bygningsaktieselskab«

Førend vi yderligere belyser Planens Financiering, maa vi sige et Par Ord om Planens Udførelse og Administration. Man har foreslaaet, at der skulde dannes et »Ophugnings- og Bygningsaktieselskab« væsentlig bestaaende af Skibsredere, men Skibsværfternes og Staalindustriernes Interesser skulde ogsaa være repræsenterede. Den britiske Regering skulde garantere den nødvendige Aktiekapital, skal vi sige 50,000,000 Pund Sterling. Disse Penge kunde Regeringen let skaffe til Veje ved at tilbyde en Rente paa 3 pCt. Dette nye Aktieselskab skulde have »The National Shipbuilders' Security« til Mønster, thi Maålet vilde blive det samme, nemlig en Rationalisering af Skibsfarten efter Principet »Hjælp til Selvhjælp«. Alle de Skibe, der overlodes Aktieselskabet, maatte straks ubetinget blive Selskabets Ejendom og maatte sættes ud af

Drift, før der bevilgedes noget Tilskud til den afgivende Reder.

Aktieselskabet vilde saa efter bedste Skøn lade de paagældende Skibe ophugge og vilde sikkert ikke have Vanskelighed ved at regulere Ophugningen paa en saadan Maade, at Prisen for Skibe til Ophugning opretholdtes, navnlig i Betragtning af, at Værdien af gammelt Metal er i Stigning, saa det betaler sig i Øjeblikke for Storbritannien at opkøbe Tonnage til Ophugning i Udlandet. Ophugningen af den paagældende Tonnage vilde tillige bidrage til at skabe Arbejde til de arbejdsløse. Saaledes vilde Ophugningen af 1,000,000 Tons gamle Skibe skaffe Arbejde til 5,000 Mand for eet Aar. Ophugningen af de ca. 2,400,000 Tons vilde derfor skabe Arbejde til 12,000 Mand i eet Aar, saaledes at Arbejdsløsheds-kassen vilde komme til at spare 840,000 Pund Sterling.

## Muligvis Overskud paa Planen

Den britiske Regering vilde, som allerede omtalt, kunne laane den nødvendige Aktiekapital til en Rente af 3 pCt., og de Redere, der gjorde Brug af Planen, maatte efter at den femaarige Periode var udløbet, betale en Rente af 4 pCt. De maatte i Løbet af den 20aarige Periode, som var Løbetiden for Tilskudene, betale 5 pCt. i Rente af den Kapital, de fik i Tilskud. Denne Rente vilde komme til at svare til Afskrivningskvoten og burde betales af den skattefri Del af Indtægten. Da den nuværende Afskrivningskvote er 4 pCt., vilde der herigennem skabes et synkende Fund. Idet vi ganske ser bort fra, hvorledes dette synkende Fund vilde virke i Praksis, vilde det samlede Rentebeløb, der skulde betales af Aktieselskabet til Regeringen, naar Rentesaften var 3 pCt. pro anno, komme op paa 30,000,000 Pund Sterling i Løbet af den 20aarige Periode. De Redere, der modtog Tilskud, maatte betale 4 pCt. pro anno i 15 Aar. Derved vilde den samlede Rente, der skulde betales af Rederne, komme til at svare nøjagtig til den samlede Rente, der maatte betales af Aktieselskabet til Regeringen, saaledes at denne Rente ligeledes maatte afdrages med 4 pCt. om Aaret efter Udløbet af den femaarige Periode.

Aktieselskabet skulde jo afsætte 2,400,000 Tons gammel Tonnage og burde være i Stand til at faa mindst 3,500,000 Pund Sterling ind paa det. Dette skulde være tilstrækkeligt til at dække alle Aktieselskabets Administrationsudgifter og dets Udgifter i Forbindelse med Oplægningen af Tonnagen, indtil det blev afsat, samt Aktieselskabets Tab paa usikre Debitorer. Ja, ved Aktieselskabets Likvidation, naar dets Hverv var udført, maatte der findes et Overskud, der saa vilde tilfalde den britiske Regering.

FORTSÆTTES FORNEDEN NÆSTE SIDE

## STABELAFLØBNING I ODENSE

Tirsdag den 8. Maj Kl. 14,30 søsattes fra Odense Staal-skibsværft ved A. P. Møller Nybygning Nr. 52 til Dampskibsselskabet »Svendborg« A/S og »Dampskibsselskabet af 1912« A/S.

Skibets Dimensioner er følgende:

Længde over all .....	482'—4"
Længde mellem Perpendikulærer .....	450'—0"
Bredde paa Spant .....	58'—0"
Dybde til Shelterdæk .....	39'—0"
Coefficient .....	0,695

Baaden er et Dieselmotorlastskib med en Kapacitet paa ca. 9,500 Tons Dødvægt, med Indretning for 12 Passagerer. — Skibet skal efter endt Montering om ca. 10 Uger indsættes i Rederiet A. P. Møllers Linie mellem New York og Østen via Panama.

Skibet bliver yderst moderne udrustet med sit specielle Formaal for Øje, med et stort Antal elektriske Spil og Lossebomme. Der er indrettet afkølede Lastrum for Transport af Frugt og frossen Fisk, ligesom en Del af Skibet bliver særlig indrettet for Transport af Silke fra Kina og Japan til U.S.A.

Skibet er bygget med Maier-Form.

Der bliver indrettet smukke Saloner og Kahytter for Passagerer.

Skibet drives af en enkeltskruet, 5-cyl. Dieselmotor af Burmeister & Wains dobbeltvirkende, 2-Takts Type, i Stand til under normal Gang i Søen at udvikle 7,100 IHK. Skibet faar en Fart i Søen af 15 Knob.

Den amerikanske Gesandt, Mrs. Ruth Bryan Owen gjorde Værftet den Ære at døbe Skibet, der fik Navnet »Nora Mærsk«. Skibet er opkaldt efter Frøken Eleonora Mærsk-Møller, Svendborg, som ogsaa var til Stede.



# “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 15. Maj 1934.

Den i forrige Uge omtalte Bedring i Efterspørgslen, og delvis i Raterne, er heldigvis fortsat og udvidet. La Plata har været særlig aktiv, men det er en stor Skuffelse, at det ikke har været muligt at opnaa endnu bedre Betingelser. Raterne er rigtignok steget fra 15/- til 15/6 15/9, i enkelte Tilfælde 16/- og 16/3, men selv 16/3 er ingen sejlbar Rate, naar det erindres, at de fleste Baade gaar ud i Ballast, og de som tager Kul har Tab paa den udgaende Ladning. Det midlertidige Eksportforbud fra Rumænien skaber selvsagt nogen Forvirring i det hjemgaaende Middelhavsmarked og større Efterspørgsel med højere Priser og Fragter i de andre Kornmarkeder, og de heldigvis sjældne Naturfænomener, som Verden er saa rig paa i Øjeblikket, er medvirkende Aarsager til Omslaget i Handelen — med deraf følgende bedre Udsigter for Skibsfarten. Ifølge de seneste Opgørelser over oplagte Skibe viser det sig, at der er en ganske betydelig Nedgang — specielt i de til Trælastfart egnede Fartøjer samt i Tankskibe, og forhaabentlig vil Fragtmarkedet i de kommende Maaneder kunne give hele Flaaden fuld Beskæftigelse.

## TRÆLASTMARKEDET

er livligere samt noget fastere, og »Nor-Wood-Co.«-Aftalen vil forhaabentlig give Stødet til, at Raterne endelig kan komme op i et lønnende Plan. Blandt de sidst rapporterede Afslutninger kan anføres:

1050 Std. Kotka & Fr'hamn/London 27/-; 700 Std. Gefle & Norrsundet/Hull 30/6; 660 Std. Nordsverige/Hull 34/- og 35/-; 730 Std. Wasklot/Newport, Mon. 36/-.

Noteringer: 780 Std. 3 Sydflinske Havne/Zaandam Hfl. 12<sup>1</sup>/<sub>2</sub>/13; 535 Std. 2 Nordsverige/Amsterdam Hfl. 13.

Leningrad: 1000/1500 Fv. E.C.U.K. 30/- 30/6 Basis W. Hartlepool, Option Garston 38/- 38/6.

Hvidehavet: 2/2100 Std. Archangel/London 39/6.

Canada: er nærmest sløjere med for rigeligt Udbud af Tonnage.

## KUL, KOKS etc.

Raterne for Laster ind i Østersøen er faste, tildels stigende, hvorimod det fremdeles er daarligt bevendt i de fleste andre Retninger.

Humber/Riga flere 3000 Tonnere 4/6d.; Forth/Helsingfors 3750 T. 4/-; Grangemouth/god dansk Havn 3000 T. 4/-; Tyne/Kbhvn. 3/3500 T. 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 4/-; Tyne/god dansk Havn 800 T. 6/-; Tyne/Landskrona 2700 T. 4/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>; Cardiff/Aarhus 1400 T. 5/- 300 Losning; Danzig/Gdynia-Dublin 3700 T. 4/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d.

## MIDDELHAVET etc.

Wales/Alexandria er nu oppe i 6/6 for store Baade, men ellers er Stillingen uforandret.

Noteringer: Swansea/Vestitalien 5/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 5/9 6/7500 T., 6/6 4400 T., Catania 7/9 1900 T. Cardiff/Malta 6/6 7000 T., Lissabon 6/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. 3100 T. Tyne/Catania 6/3 5300 T., Vestitalien 5/6, 5/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d., Øerne 7/3 2500 T. Ayr/Barcelona 9/6 2000 T., Rotterdam/Vestitalien 5/9 5000 T.

De hjemgaaende Markeder er meget tyndt repræsenteret, og Donau er som nævnt helt uden Forretning. Fra Sortehavet rapporteres en Del Slutninger bl. a. 4500 T. U.K. 10/9, Option Danmark 12/9, 6000 T. Norge 10/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. heavy grain Basis; 5800 T. general cargo Rio/Buenos Aires range 9/9 f.i.o., 6/8000 T. Shanghai 13/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 14/-, Vladivostock 14/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 14/6, Mariupol/U.S.A. 6300 T. 10/6. Tunis/Swansea 2300 T; 8/9, Bona/Rotterdam 7000 T. 6/9, Sfax/Silloth 1750 T. 10/-. Jordnødder fra Saloum noteres en 6d. højere 20/- à 20/6, men Aarstiden betinger afgjort højere Rater. Frugt skal være sluttet til 16/- 128,000 cbf. Baad.

## NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Kornraterne fra Montreal er nogenlunde uforandrede, men Tendensen noget bedre, da Kornpriserne stiger. Cuba/U.K. Kont. har betalt 12/6 7500 T. Maj, 13/6 14/- 3/5000 T. Maj/Juni, 13/- 6000 T. Juli. Skrabjern New York/Ardrossan 4000 T. \$3.25, fri Losning. Vancouver/London 9000 T. 16/- Juni/Juli.

## SYDAMERIKA

Kornbefragtingen har været ualmindelig livlig med svagt stigende Rater. Gennemsnitlig er der en Bedring i Ugens Løb paa 6d. à 9d. — hovedsagelig for prompt Tonnage, men Juni/Juli Positioner har ogsaa lukreret af det fastere Marked; alt i alt er der sluttet ca. 65 Baade i den sidste Uge, og der er al Sandsynlighed for, at Efterspørgslen vil vare ved en Tid fremover, og Raterne kan vel forbedres noget mere. Chile/Bordeaux-Hamborg 8800 T. Juni/Juli 18/6.

## ØSTEN

har ogsaa haft mere Forretning, især Australien. Fra Sydney til Europa sluttedes til 21/- (bulk) 24/- (bags) Juni/Juli, fra Sydaustralien 24/3 optil 25/- (bags) ogsaa Juni/Juli, og fra Vestaustralien 23/6 optil 24/6 pr. Maj/Juni/Juli. Dalny Kontinentet betalte 21/3 og 21/9 Maj/Juni, 21/6 Juli, 2/- mere Vladivostock; Madras/U.K. Kont. 7500 T. Juni 24/6, 7000 T. Middelhavet 23/- Juni/Juli. Beira/U.K. Kont. 5/6,000 T. Majs August 15/-.

## TIMECHARTER

Trip: 4000 T. d.w. del. Hampton Roads redel. U.K. Kont. \$1.—

Russerne: 4950 T. d.w. 5/6/7 Mdr. 3/-; 5100 T. d.w. 4/5/6 Mdr. 2/10d.; 7100 T. d.w. 4/5/6 Mdr. 2/3d.

## ER ET TYVEAARIGT SKIB FOR GAMMELT?

FORSAT FRA FOREGAAENDE SIDE

### Forbud mod gammel Tonnage

Ethvert Forslag af denne Karakter vil nødvendigvis støde paa Modstand, men den britiske Handelsmarines Stilling er i Øjeblikket saa prekær, at enhver Enkeltinteresse maa ofres. Planen har tilmed den Fordel, at den ikke forøger den britiske Tonnage med een eneste Ton. Tværtimod, den vilde ved Planens Gennemførelse blive reduceret med 10 pCt. Ja, en hel Del værdiløst Træ vilde blive fjernet, hvorved de tilbageblevne Skibe vilde stige i Værdi, selv for de Skibes Vedkommende, der er mellem 15 og 20 Aar gamle.

Det var ønskeligt, at Planen ledsagedes af et Forbud mod, at Skibe, ligegyldig hvilket Flag, de sejlede under, gik paa britiske Havne. Denne sidste Lov kunde gennemføres i Stadier, paa den Maade, at Forbudet i Planens

første Aar kun ramte Skibe, der var over 25 Aar gamle, og saa gik et Aar nedad for hvert af de første fem Aar, saaledes at Forbudet efter de 5 Aars Forløb gjaldt alle Skibe over 20 Aar.

Sæt en saadan Lov traadte i Kraft den 1ste Januar 1935, maatte ved Slutningen af 1940 ingen Skibe over 20 Aar anløbe britiske Havne. Dette vilde betyde, at inden den Tid maatte 2,500,000 Tons britiske Skibe, der nu er mellem 15 og 20 Aar, ophugges. Og denne maatte under alle Omstændigheder alligevel forsvinde inden den Tid, saa de britiske Rederes Vanskeligheder forøges ikke derved. Naturligvis er der enkelte fremmede Nationer, der maatte blive handikappet ved et saadant Forbud, men Holland, Tyskland og de skandinaviske Lande vilde sikkert følge det britiske Eksempel for deres Havnes Vedkommende. Der er ingen Tvivl om, at det staar i den britiske Regerings Magt at afslutte de kaotiske Tilstande, hvori Skibsfarten befinder sig, hvis den bare optræder tilstrækkelig drastisk og bestemt.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Russerne maa betale

Vi meddelte fornylig, at Englands Højesteret i de mange Sager verserende imod Soviet Rusland for Skader og Forsinkelser paa Grund af mangelfuld Isbryder-Assistance tilkendte de islidte Selskaber store Erstatninger fra Rusland.

De tyske Domstole følger det gode engelske Eksempel. Det norske Rederi, Dampskibs-Aktieselskabet »Gungner« har vundet en Sag mod *Derutra* i Hamburg ved Hansasit Oberlandesgericht. Det drejede sig om Erstatning for Iskade opstaaet som Følge af mangelfuld Isbryder-Assistance ved Leningrad i Vinteren 1931.

Rederiet tabte først Sagen ved Oberlandesgreicht og appellerede derefter til Reichsgericht, som ophævede Dommen paa Grund af formelle Fejl og henviste Sagen til ny Behandling ved Oberlandesgericht. Denne Domstol har nu afsagt ny Dom, men i Rederiets Favør. Oberlandesgericht har ikke afgjort Spørgsmaalet om Erstatningens Størrelse, men har henvist dette Spørgsmaal til Afgørelse ved Underretten.

## Finsk Damper sunket.

Ca. 20 km fra Kuopio skete der i Tirsdags en Søulykke, hvorved over en Snæs Personer omkom. Damperen »Louhi«, et af de nyeste Passagerskibe paa Saima, havde fra Lepavirta modtaget et stort Antal Passagerer, da det sank paa Vej til Kuopio, antagelig efter at være stødt paa Grund. Over 29 Personer mener at være druknet.

## Skibstrafikken paa Danzigs Havn i April Maaned 1934

Antallet af de i April Maaned 1934 indgaaede var 389 Skibe med 250,409 N.R.T. mod 381 Skibe med 245,342 N.R.T. i Marts Maaned.

For udgaaede Skibes Vedkommende var Tallet 387 Skibe med 239,501 N.R.T. mod 386 Skibe med 256,390 N.R.T. i Marts Maaned.

Af de i April Maaned indgaaede Skibe indgik 234 Skibe med 144,434 N.R.T. i Ballast, medens 19 Skibe med 12,775 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med April 1933 skal anføres, at Antallet af da indgaaede Skibe var 329 med 185,791 N.R.T. og af da udgaaede Skibe 362 med 202,738 N.R.T.

Den danske Tonnage var med 70 Skibe med 41,949 N.R.T. Nr. 2 efter Tyskland med 131 Skibe med 62,405 N.R.T. som Nr. 1.

Den indgaaede Tonnage efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal af Skibe	Tonnage
Danzig .....	1	602
Danmark .....	70	41,949
Tyskland .....	131	62,405
England .....	17	25,811
Estland .....	6	92,454
Finland .....	9	16,618
Frankrig .....	6	8,472
Grækenland .....	8	19,738
Holland .....	15	4,315
Italien .....	3	9,556
Letland .....	3	877
Norge .....	24	12,729
Polen .....	15	11,800
Sverige .....	80	34,862
Czekoslovakiet .....	1	221

## Indkomne Skibe i Københavns Havn i April Maaned 1934

Russiske .....	2	4,457
Hollandske .....	21	9,143
Belgiske .....	—	—
Letlandske .....	2	2,590
Danske .....	1,259	321,536
Svenske .....	164	34,638
Norske .....	17	16,179
Tyske .....	249	52,627
Engelske .....	17	14,560
Franske .....	1	813
Finske .....	22	18,277
Estlandske .....	1	153
Islandske .....	3	2,569
Amerikanske .....	7	24,559
Japanske .....	—	—
Græske .....	1	3,262
Spanske .....	—	—
Italienske .....	—	—
Polske .....	1	3,820
Ialt....	1,767	509,183

## VAREOMSÆTNINGEN OVER DANZIGS HAVN

MARTS MAANED 1934

Generalkonsulatet i Danzig indberetter, at det fra det Statistiske Kontor har modtaget en Vægt- og Værdista-

listik over Ind- og Udførslen af Varer over Danzig Havn i Marts Maaned.

	INDFØRSEL:		UDFØRSEL:	
	Mængde i T.	Værdi i G.	Mængde i T.	Værdi i G.
1. Frembringelse af vegetabil Oprindelse .....	3.472,0	1.055.871	66.876,5	5.552.504
2. Frembringelser af animalsk Oprindelse .....	1.984,7	453.524	1.103,5	588.110
3. Frembringelser af mineralsk Oprindelse .....	15.497,6	292.254	255.818,3	3.604.399
4. Voks, Fedt og Ole af vegetabil og animalsk Oprindelse .....	1.219,7	388.119	12,6	6.404
5. Næringsmidler og Tobak .....	291,0	196.013	890,9	138.068
6. Kemiske og farmaceutiske Frembringelser .....	5.358,7	695.184	8.501,7	690.685
7. Læder, Pels- og Lædervarer .....	314,1	371.298	41,9	64.724
8. Raastoffer til Tekstilvarer og Frembringelser deraf..	1.468,7	3.460.045	253,7	131.769
9. Kautsjuk og Frembringelser deraf .....	181,5	278.629	22,4	41.044
10. Træ og Trævarer .....	499,8	114.690	82.025,2	5.715.745
11. Papir og Frembringelser deraf .....	884,9	159.328	666,2	113.677
12. Stenhuggerarbejder, keramiske Frembring., Glasvarer	49,2	25.281	24,8	12.390
13. Metaller og Frembringelser deraf .....	3.070,9	822.933	2.072,2	613.815
14. Maskiner og Apparater, elektrisk Remedier .....	217,3	463.590	78,2	89.901
15. Transportmidler .....	26,2	76.631	0,1	300
16. Vægte, Præcisionsværktøj-Instrumenter og -Apparater, optisk Værktøj, Instrumenter og Apparater, Skrivemaskiner, Ure, Musikinstrumenter .....	14,1	76.744	0,5	1.288
17. Vaaben og Ammunition .....	—	—	—	—
18. Hatte, Paraplyer, Stokke, Modeartikler .....	—	—	—	—
19. Forskellige Frembringelser, som ikke er indeholdt i andre Positioner .....	7,1	16.694	0,2	540
20. Kunstværker og Museumsgenstande .....	—	49.895	—	24.150
21. Andet .....	—	—	—	—
	34.557,5	8.996.723	418.388,9	17.389.513

Til Sammenligning skal anføres, at Indførslen i Februar androg 32,006.8 t. til en Værdi af 7,642,062 G., altsaa en Opgang paa 2500 t. til en Værdi af 1.3 Mill. G.

Udførslen i Februar androg 373,285.3 t. til en Værdi af 13,724,975 G., der var altsaa en Opgang paa 45,000 t. eller 12 pCt. til en Værdi af 3.6 Mill. G., eller 26 pCt. En væsentlig Opgang udviser Træudførslen med 22,000 t. til en Værdi af 1.4 Mill. G.

Af hovedsageligt indførte Varer skal nævnes c. 1700 t. Frø, c. 1800 t. Sild, c. 4200 t. Erts, c. 2600 t. Svovlkis, c. 7100 t. Kul, c. 1200 t. Koks, c. 1000 t. animalsk Fedt, c. 4700 t. Gødningstof, c. 2300 t. Jern og Staal.

Af hovedsageligt udførte Varer skal nævnes c. 2000 t. Hvede, c. 29,700 t. Rug, c. 14,300 t. Byg, c. 2200 t. Ærter, c. 2500 t. Bælgfrugter c. 14,200 t. Mel c. 250,100 t. Kul, c. 1100 t. Koks, c. 3400 t. Gødningstof, c. 1900 t. Metalvarer.

## POSITIONSLISTE PR. 15. MAJ 1934

## A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, ank. Gdynia 9.5.  
 s.s. *Aalborgus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aarø*, Olesen, ank. Nemours 11.5.  
 m.t. *Aase Mærsk*, ank. New York 4.5.  
 m.s. *Afrika*, E. Himmelstrup, ank. Antwerpen 14.5. udg.  
 s.s. *Agnete Mærsk*, afg. Glasgow 30.4.  
 s.s. *Alabama*, Jarllorp, afg. Rio 27.4. til Gøteborg.  
 s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Algarve*, Ørbech, afg. Cadiz forv. 16.5. til Lissabon.  
 m.s. *Alsia*, C. Heindorn, afg. Colombo 12.5. udg. f. Penang.  
 s.s. *Allsund*, Nielsen, afg. San Domingo 4.5. til Montreal.  
 m.s. *Amerika*, C. Knudsen, afg. St. Thomas 12.5. hjg. f. Southampton.  
 m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Willemstad 30.4.  
 m.t. *Anna Mærsk*, afg. Shanghai 4.5.  
 m.s. *Annam*, V. Kragelund, pass. Dakar 13.5. udg. f. Freemantle.  
 m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Kbhvn. 7.5. til Buenos Aires.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Kbhvn. 24.4. til Buenos Aires.  
 s.s. *Arnold Mærsk*, ank. Leningrad 29.4.  
 s.s. *Askø*, Kolster, afg. Leningrad 12.5. til Rotterdam.  
 m.s. *Asnæs*, Ankersen, ank. London 16.5.  
 m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Kobe 28.4.  
 s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Gdynia 14.5.  
 s.s. *Activ*, Lorenzen, afg. Kbhvn. 16.5.  
 m.s. *Australien*, A. Rasmussen, ank. Norfolk 14.5. udg.

## B

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Bellona*, Hansen, afg. Newcastle forv. 15.5. til København.  
 s.s. *Benedikt*, Clausen, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro Ruten.  
 m.t. *Bente Mærsk*, afg. Belfast 20.4.  
 s.s. *Bergenhus*, Schmidt, afg. Trondheim 15.5.  
 s.s. *Betty Mærsk*, afg. Huelva 30.4.  
 s.s. *Birte*, Pedersen, afg. Ceuta 13.5. til Nantes.  
 s.s. *Bogø*, Nielsen, afg. Bordeaux 12.5. til Dover.  
 m.s. *Boringia*, H. I. Væring, pass. Gibraltar 13.5. udg. f. Marseilles.  
 m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. Constanza 10.5.  
 s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Kbhvn. 14.5.  
 s.s. *Botnia*, afg. Leith 26.5. til Thorshavn.  
 m.s. *Bretagne*, Egeloft, ank. Venedig 7.5.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Aalborg 4.5.  
 s.s. *Brosund*, Hansen, ank. Hampton Roads 20.4.  
 s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Danzig 11.5. til Manchester.

## C

m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *C. P. A. Koch*, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 m.t. *Caroline Mærsk*, afg. Los Angeles 21.4.  
 s.s. *Charkow*, Holst afg. Neapel forv. 17.5. til Catania.  
 m.s. *Chastine Mærsk*, afg. New York 27.4.  
 m.s. *Chile*, H. S. Hansen, ank. Kbhvn. 13.5. hjg.  
 m.s. *Christian Holm*, Madsen, afg. Mers-el-Keber 13.5. til Aruba.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. New York 12.5. til Lissabon.  
 m.s. *Christian*, (Thurø) Rasmussen, ank. Appledore 10.5.  
 s.s. *Christiansborg*, ank. Montreal 12.5.  
 s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Holm, ank. Leningrad 14.5.  
 m.s. *Columbia*, Barfoed, pass. Fremantle 25.4.  
 s.s. *Cornelia Mærsk*, ank. Frederikshavn 19.4.

## D

s.s. *Danhild*, Petersen, afg. Blyth 12.5.  
 m.t. *Danmark*, Bjark, pass. Fairisle 13.5. p. R. i. Stockholm.  
 m.s. *Danmark*, Aa. Hjernum, ank. Rotterdam 12.5. hjg.  
 m.s. *Dannebrog*, (Svendborg) Bondo, ank. Swansea 10.5.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle forv. 22.5. til Kbhvn.

s.s. *Douro*, Kann, afg. Memel 26.5. til Kbhvn.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Faskrudsfjord 13.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Aarhus Ruten.

## E

s.s. *Ebro*, Kristoffersen, afg. Gdynia forv. 22.5. til København.  
 s.s. *Effie Mærsk*, ank. Aarhus 24.3.  
 s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Lissabon 8.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. La Guaira 4.5.  
 s.s. *Ellensborg*, ank. Boness 11.5.  
 s.s. *Elsborg*, ank. Riga 13.5.  
 s.s. *Emile Mærsk*, ank. Leningrad 2.5.  
 m.t. *Emma Mærsk*, ank. Continentet 1.5.  
 m.s. *England*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Erria*, A. Topp, ank. London 13.5. hjg.  
 m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Estland*, Poulsen, afg. Valencia 8.5.  
 m.s. *Europa*, O. Dahl, ank. Seattle 10.5. udg.

## F

s.s. *Falken*, Willarsen, Kbhvn.-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.  
 s.s. *Fanø*, Korff, afg. Vaiste 12.5. til Grangemouth.  
 s.s. *Fiona*, Blom, Kbhvn.-Nyborg-Rudkøbing-Svendborg Ruten.  
 m.s. *Fionia*, E. H. Christensen, ank. Kbhvn. 15.5. udg.  
 s.s. *Flora*, Christensen, afg. Leith forv. 15.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Fredensborg*, afg. Antwerpen 8.5.  
 s.s. *Frederiksborg*, ank. Dublin 9.5.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Oslo 12.5. til New York.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Brinch, afg. Danzig 9.5. til Preston.

## G

s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Kbhvn. 26.5. til Antwerpen.  
 s.s. *Georgia*, Jørgensen, afg. Norfolk Vca. 25.5.  
 s.s. *Gerda Toft*, pass. Hønningsvaag 15.5.  
 m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. Hongkong 4.5.  
 m.s. *Gloria*, Kromann, ank. Danzig 14.5.  
 s.s. *Gorm*, Bastholm, afg. Tyne 1.5.  
 s.s. *Grønland*, Meinertz, afg. Ardrossan 9.5.

## H

s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Kbhvn. forv. 16.5.  
 s.s. *Halfdan*, Thomsen, afg. Danzig forv. 16.5. til Preston.  
 s.s. *Holland*, Andersen, ank. Emden 8.5.  
 s.s. *Hans Mærsk*, afg. Norfolk 3.5.  
 s.s. *Harald*, Clemmensen, afg. Frederikshavn forv. 17.5. til Danzig.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newcastle forv. 27.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Hertha Mærsk*, ank. Alexandria 4.5.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Liverpool forv. 22.5. til Swansea.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Swansea 17.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Hroar*, Pape, afg. Hull 25.5. til Kbhvn.

## I

m.s. *Indien*, Bronér, afg. San Pedro 12.5.  
 m.s. *India*, N. P. Kruse, pass. Azorerne 11.5. udg.  
 s.s. *Inge Mærsk*, ank. Santa Pola 2.5.  
 m.s. *Irland*, Petersen, ank. Dalhousie 12.5.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Kbhvn. 13.5. til Reykjavik.  
 s.s. *Ivar*, Clausen, ank. Swansea 11.5.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
 s.s. *Jacob Mærsk*, ank. Aalborg 27.4.  
 m.t. *Jane Mærsk*, afg. Venezuela 26.4.  
 m.s. *Java*, T. Skjoldam, afg. Singapore 11.5. udg. f. Iloilo.  
 s.s. *Jessie Mærsk*, ank. Leningrad 30.4.  
 s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Alexandria 19.4.  
 s.s. *Jolantha*, Hansen, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, ank. København 12.5.  
 m.s. *Jylland*, Brinch, Esbjerg-Parkeston Ruten.

## K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Santiago 5.5. til New York.  
 s.s. *Katholm*, Christensen, afg. Kbhvn. 15.5. til Helsingør.  
 s.s. *Kentucky*, Hansen, afg. Kbhvn. forv. 19.5. til Warrington.  
 s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Valencia 23.4.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, afg. Leningrad 13.5.  
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Antwerpen forv. 15.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Samsø-Odense-Middelfart Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

15. 5. 34

LONDON .....	22,40	MADRID .....	60,35
NEWYORK .....	439,75	AMSTERDAM .....	298,25
BERLIN .....	173,90	STOCKHOLM .....	115,60
PARIS .....	29,15	OSLO .....	112,65
ANTWERPEN .....	102,75	HELSINGFORS .....	9,95
ZÜRICH .....	142,75	PRAG .....	18,45
ROM .....	37,50	WARZAWA .....	83,60

**BRUG KUN**

**Hempels Skibsfarver**

**INDENBORDS UDENBORDS**

*Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930.*



**A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y**

Telegram-Adr.: "Tonnage"      Coder: Alle Shipping-Coder

**HELSINGFORS (Finland)**

Filiakontor HANGØ

**Skibsredere. Skibsmæglere      Befragtning og Spedition**

**L**

m.s. *Lalandia*, J. Borch, pass. Buardafui 15.5. hjg. f. Suez.  
 s.s. *Laura Mærsk*, pass. Helsingør 5.5. nordg.  
 m.s. *Leice Mærsk*, ank. Seattle 25.4.  
 s.s. *Lexa Mærsk*, ank. Kbhvn. 14.3.  
 s.s. *Lica Mærsk*, afg. Jacksonville 17.4.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Norfolk 30.4.  
 s.s. *Lilleborg*, afg. Oskarshamn 12.5.  
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, ank. Wisnar 3.5.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Rio 11.5.

**M**

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 m.s. *Malaya*, E. Mouritzen, pass. Perim 13.5. udg. f. Singapore.  
 s.s. *Maine*, Jensen, afg. Kbhvn. 16.5. til Aarhus.  
 s.s. *Maja*, Bergstedt, Aarhus-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Marseilles 8.5.  
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Kbhvn. 13.5. til Danzig.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. Kbhvn. 19.5. til London.  
 s.s. *Maria Toft*, afg. Murmansk 15.5.  
 m.s. *Marie*, H. M. Boye, ank. Danzig 8.5.  
 m.t. *Marie Mærsk*, afg. Falmouth 1.5.  
 s.s. *Martin Carl*, Hjorth, ank. Leningrad 13.5.  
 s.s. *Maryland*, Ankersen, afg. Kbhvn. forv. 15.5. til Horsens.  
 s.s. *Mathilde Mærsk*, ank. Fredericia 1.5.  
 m.s. *Meonia*, H. E. Frandsen, afg. Bangkok 14.5. hjg. f. Singapore.  
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Nemours 16.5. til Oran.  
 s.s. *Møen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

**N**

s.s. *N. C. Monberg*, Pedersen, afg. Danzig 9.5.  
 m.s. *Neptun*, Kromann, afg. Trondhjem 8.5.  
 m.s. *Nicoline Mærsk*, pass. Kbhvn. 7.5.  
 s.s. *Nidaros*, Henriksen, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 m.s. *Niel Mærsk*, afg. San Pedro 27.4.  
 s.s. *Nordborg*, pass. Kbhvn. 12.5.  
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, afg. Kbhvn. 7.5.

**O**

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Falk, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Antwerpen forv. 18.5. til København.  
 s.s. *Oluf Mærsk*, afg. Charleston 24.4.  
 m.s. *Olympia*, Røder, afg. New York 10.5.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. La Plata forv. 17.5. til København.

**P**

m.s. *Panama*, P. Frandsen, ank. Yokohama 15.5. udg.  
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Lübeck 12.5.  
 m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Peru*, P. Sørensen, afg. Hakodate 11.5. hjg. f. Dalny.  
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. Baltimore 1.5.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlso, ank. Bremen 6.5.

**R**

s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Leith forv. 22.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Rita Mærsk*, pass. Skagen 7.5. vestg.  
 s.s. *Robert Mærsk*, pass. Skagen 8.5.  
 s.s. *Rosenborg*, pass. Cape Sagres 13.5.  
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Aarhus 18.5. til Newcastle.  
 s.s. *Riga*, Westergaard, afg. Leningrad 10.5.  
 s.s. *Romø*, Teilmann-Thomsen, ank. Danzig 4.5.

**S**

s.s. *Saga*, Thornung, afg. Kbhvn. 15.5. til Vestnorge.  
 m.s. *Sally Mærsk*, afg. New York 21.4.  
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Port Talbot 12.5.  
 s.s. *Scandia*, Michelsen, pass. Bermuda 13.5. p. R. t. Talara.

s.s. *Scotia*, Nielsen, afg. Helsingør 17.5.  
 s.s. *Seine*, Vasse, afg. Kbhvn. forv. 19.5. til Gdynia.  
 s.s. *Sejrø*, Langlykke, ank. Hudiksvall 12.5.  
 m.s. *Siam*, S. Krarup, afg. Singapore 10.5. hjg. f. Suez.  
 m.s. *Sigrun*, Pedersen, afg. Frederikssund forv. 15.5. til Korsør.  
 s.s. *Silkeborg*, pass. Kbhvn. 14.5.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Danzig 12.5.  
 m.s. *Skandia*, Harris, ank. Hernøsand 9.5.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Riga forv. 15.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Skodsborg*, ank. London 12.5.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Leith forv. 15.5. til Thorshavn.  
 s.s. *Slesvig*, Hansen, ank. Kbhvn. 3.5.  
 s.s. *Sonja Mærsk*, ank. Santiago 21.4.  
 s.s. *Stadion II*, afg. Gøteborg forv. 17.5.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Havre 12.5.  
 m.s. *Start*, Olsen, ank. Kbhvn. 12.5.  
 s.s. *Stjerneborg*, ank. Astoria 15.5.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Leningrad 8.5.  
 s.s. *Susan Mærsk*, ank. Venezuela 28.4.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Kbhvn. 11.5. til Manchester.  
 s.s. *Swava*, Christensen, afg. Antwerpen forv. 23.5. til København.  
 s.s. *Synderjylland*, Posselt, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Søborg*, ank. Leningrad 10.5.

**T**

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Swansea 11.5. til Esbjerg.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Fremantle 2.5.  
 s.s. *Tennessee*, Arel, afg. New York 3.5. til Oslo.  
 s.s. *Thyra*, Jans, afg. London forv. 18.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Tiber*, Hull, afg. Bordeaux 19.5. til La Pallice.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Antwerpen forv. 24.5. til Casablanca.  
 m.s. *Tongking*, N. W. Jørgensen, ank. Mobile 8.5. udg.  
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Fredriksstad 16.5.  
 s.s. *Trondhjem*, Thomsen, afg. Stettin forv. 17.5.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Tanger forv. 19.5. til Ceuta.  
 s.s. *Tyr*, afg. Newcastle 14.5. til Esbjerg.

**U**

s.s. *Uffe*, Hav, afg. Antwerpen forv. 25.5. til Kbhvn.  
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. New York 12.5. til København.  
 m.s. *Urda*, (Svendborg) Petersen, afg. Kbhvn. 9.5. til Høganæs.

**V**

m.s. *Vega*, (Svendborg) Hansen, ank. Plymouth 9.5.  
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Le Havre 18.5.  
 s.s. *Vibeke Mærsk*, afg. Casablanca 1.5.  
 s.s. *Viborg*, ank. Ziguinchor 9.5.  
 m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, afg. Sydney N.S.W. 1.5.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Kiilsgaard, afg. Bordeaux 16.5.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Gyhrs, ank. Buenos Aires Red 9.5.

**W**

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Skillefteå 12.5.

**Y**

s.s. *Ydun*, Fjeldborg, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Jensen, Aalborg-Hamburg Ruten.

**Ø**

s.s. *Ørneborg*, ank. Danzig 13.5.

## Positionsliste for Sejlskibe 15. 5. 34

3 m. Sk. *Alf*, L. Jørgensen, afg. Cadix 8.5.  
 3 m. Sk. *Galathea*, Nielsen, ank. Fredrikstad 8.5.  
 3 m. Sk. *Nordstjernen*, Kristensen, ank. Danzig 11.5.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
 ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer



# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

Telefon Nr. 6300, Omst. til samtlige Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.

## DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

### STEVEDORE

Telefoner: 537 & 4055 **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.: Mamdresch

Aalborg

### SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

DAMPSKIBSSELSKABERNE

## „PACIFIC“ & „NORDANIA“

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 & 4248 - Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

### Skibsproviantering

Schiffshandler Ship Chandler

## H. S. Hansens Eftf. A/S

Telefon Central 389 Amaliegade 43,  
Efter Kl. 6 Ordrup 3096 København K.

Lager af alle Skibsfornødenheder

REDERI- & HANDELSSELSKABET

## MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL · KOKS · CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

## A/B. BRUHN Co. O/Y

(tidl. J. BRUHN, Etabl. 1879)

Skibsmæglere og Befragtnings Agenter

Medlemmer af  
The Finnish Shipbrokers Association, The Baltic & International  
Maritime Conference og Nordisk Skibsrederforening

KOTKA (Finland)

Tel.-Adr.: BRUHNCO, KOTKA

## HERMAN ANDERSSON

Etabl. 1902 Adm. Dir.: A. F. WILÉN

Skibsmæglere · Assurance · Speditører

Tel.-Adr. ANDERSSONCO. Coder: Alle Shipping-Coder

## ULEÅBORG & HAUKIPUDAS

Medlem af The Baltic and International Maritime Conference  
Medlem af The Finnish Shipbrokers Association  
Spansk Vicekonsulat

## VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM  
ANTWERP

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Coder: Scotts, Watkins, Bentleys.

Grundlagt 1874

## Th. Höeg \* Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Graa Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe  
Patent Mønje Graa Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.  
Telefon: Central 13778.

# CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: SALVESEN

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

50. Aargang.

København 16. Maj 1934.

Nr. 20.

---

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E.-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarl. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

---

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters 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, og de der angaar Fyr, er angivet fra *Søen*.

---

## I. Østersøen.

1096. Sverige. Gotland SE.-Kyst. Ronehamn Stangbaake genopført.  
(U. f. s. Nr. 19/1192. Stockholm 1934.)  
Ronehamn Stangbaake paa c.  $57^{\circ} 10',_5$  N.  $18^{\circ} 29',_5$  E. er genopført.  
(E. f. S. Nr. 47/2873 1933.)
1097. Sverige. Södertälje—Femörehuvud. Lystønder genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 19/1237. Stockholm 1934.)  
Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:  
Korsnäsgrundet c.  $58^{\circ} 51'$  N.  $17^{\circ} 36'$  E. Algubbsgrundet. Västra Stendörren.  
(E. f. S. Nr. 1/6 1934.)
1098. (T). Sverige. Stockholm Skærgaard. Fyrskibet Almagrundet midlertidig ombyttet.  
(U. f. s. Nr. 19/1252. Stockholm 1934.)  
Fyrskibet Almagrundet paa c.  $59^{\circ} 09',_4$  N.  $19^{\circ} 08',_6$  E. er midlertidig ombyttet med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Fyrkarakter samt Luft- og Undervandstaagesignaler er uforandret.  
(E. f. S. Nr. 16/808 1934.)
1099. Sverige. Stockholm Skærgaard. Svenska Björn Fyrskib genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 19/1251. Stockholm 1934.)  
Fyrskibet Svenska Björn paa c.  $59^{\circ} 35'$  N.  $19^{\circ} 56'$  E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 12/594 1934.)
1100. Sverige. Bottniske Bugt. Gävle Bugt. Eggegrund Fyr. Oplysning om Fyrkarakter.  
(U. f. s. Nr. 19/1250. Stockholm 1934.)  
Eggegrund Hovedfyr paa c.  $60^{\circ} 44'$  N.  $17^{\circ} 34'$  E. viser hvidt og rødt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver  $30^s$ .
1101. Sverige. Bottniske Bugt. Lilljungfrun Klokketønde genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 19/1237. Stockholm 1934.)  
Klokketønden Lilljungfrun paa c.  $61^{\circ} 15'$  N.  $17^{\circ} 21'$  E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 4/194 1934.)

- 1102. Sverige. Bottniske Bugt. Fyr atter tændt.**  
(U. f. s. Nr. 19/1237 og 19/1249. Stockholm 1934.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Rönnskär* c. 65° 02' N. 21° 34' E. *Rödkallen. Germanö. Liljeullen. Leskär.*  
*Furuögrund yttre. Furuögrund inre.*  
(E. f. S. Nr. 3/126, 4/195 og 4/196 1934.)
- 1103. Finland. Bottniske Bugt. Santapankki. Baake opføres.**  
(U. f. s. Nr. 12/342. Helsingfors 1934.)  
I Løbet af Maj 1934 opføres paa 65° 14' 13" N. 24° 55' 17" E. en Baake, *Santapankki*, bestaaende af en rødmalet Jernkonstruktion.
- 1104. Estland. Finske Bugt. Narva Anduvning. Oplysning om Dybde.**  
(N. t. M. Nr. 4/18. Tallinn 1934.)  
Dybden i Løbet paa Yderbarren (Ydre Ledelinie Pejling 119°, hvide Fyr) ved Indløbet til *Narva* Floden er nu 2,2 m ved Middelvandstand.  
Om Dagen kan Lodserne benytte et dybere Løb med 3 m uden for Ledelinien.  
c. 59° 28',5 N. 28° 03',1 E.  
(E. f. S. Nr. 17/767 1932. Kort Nr. 277.)
- 1105. Tyskland. Pillau. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.**  
(N. f. S. Nr. 19/1700. Berlin 1934.)  
Lys- og Fløjtetønden *Pillau* paa c. 54° 39',11 N. 19° 50',3 E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 17/886 1934.)
- 1106. (T). Tyskland. Kolberg Anduvning. Vrag.**  
(N. f. S. Nr. 19/1701. Berlin 1934.)  
En Jernmudderpram rapporteres sunket paa c. 54° 12' N. 15° 28' E., c. 3 Sm W. for Indløbet til *Kolberg* Havn og c. 2 Sm fra Kysten. Dybden i Nærheden af Vraget menes at andrage 12 m. Nærmere Oplysninger mangler.
- 1107. (T). Tyskland. Swinemünde E. Misdroy. Afmærkning af Brørester midlertidig forandret.**  
(N. f. S. Nr. 19/1702. Berlin 1934.)  
Brøresterne bestaaende af en Stenbunke og Pælestumper, i Forlængelse af *Misdroy* Bro c. 55 til 135 m fra Yderenden, er for Tiden afmærket med 4 hvide Spirtønder, mærket henholdsvis *Misdroy-N.*, *Misdroy-O.*, *Misdroy-S* og *Misdroy-W.* og forsynet med tilsvarende røde Topbetegnelser. Tønderne bliver liggende ude til Slutningen af September 1934. Den hvide Spirtønde, mærket *Misdroy-Seebrücke N.* og forsynet med N.-Topbetegnelse, er inddraget c. 53° 56' N. 14° 27' E.
- 1108. (T). Tyskland. Rügen E.-Kyst. Arkona Fyr SE. Oplysning om Vrag.**  
(N. f. S. Nr. 19/1703. Berlin 1934.)  
Vraget af det c. 8000 ts store Dampskib, der laa sunket paa c. 54° 40' N. 13° 27' E., er hævet og flyttet c. 2,5 Sm SW. efter til c. 54° 38' N. 13° 25',3 E., hvor Losningen og Tætningsarbejderne fortsættes. Vraglys- og Klokketønden er udlagt c. 250 m ENE. for Vragets nye Plads.  
(E. f. S. Nr. 17/891 1934.)
- 1109. (T). Tyskland. Luftfyr atter tændt.**  
(N. f. S. Nr. 19/1704. Berlin 1934.)  
Nedennævnte Luftfyr er atter tændt:  
*Schürsdorf* c. 54° 00',6 N. 10° 42' E. *Grosz-Schlamin. Görtz.* — Brændetid: Kl. 2230 til Solopgang.  
(E. f. S. Nr. 40/2317 1933.)
- 1110. Tyskland. Eckernförde Bugt. Langhöft Spirtønde flyttet.**  
(N. f. S. Nr. 19/1620. Berlin 1934.)  
*Langhöft* Spirtønde er flyttet til 54° 30' 26" N. 9° 59' 36" E.  
(Kort Nr. 298, 279 og 280.)  
(Se Tillæg.)

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

### 1111. (T). Danmark. Sundet. Hollænderdyb. Saltbølm Flak NW. Lys- og Klokketønde ombyttes midlertidig.

Den 31. Maj d. A. eller snarest derefter ombyttes uden nærmere Meddelelse Lys- og Klokketønden *Saltholm Flak NW.* paa  $55^{\circ} 42' (40'') N. 12^{\circ} 41' (48'') E.$  midlertidig med en almindelig Lys- og Klokketønde med samme Fyrkarakter, men uden automatisk Klokkesignal.

### 1112. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborgsund. Guldborg. Midlertidig Gennemsejlingsaaabning gennem Guldborgbroen.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 18/998 1934 meddeles, at den midlertidige Gennemsejlingsaaabning gennem *Guldborgbroen* nu er mellem den W.-lige Klappille og Landpillen paa *Laalandsiden*, samt at Forandringen ved den midlertidige Afmærkning er foretaget.

c.  $54^{\circ} 52' N. 11^{\circ} 45' E.$

(E. f. S. Nr. 18/998 1934.)

(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

### 1113. (P). Danmark. Kattegat. Odense Fjord Anduvning. Lystønde inddrages midlertidigt.

Den rød- og hvidstribede Lystønde *Odense Fjord* c. 50 m W. for Klokketønden *Odense Fjord*, der ligger paa c.  $55^{\circ} 33' N. 10^{\circ} 34' E.$ , inddrages midlertidigt fra den 18. Maj d. A. og indtil videre.

### 1114. Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Tunø S. Afmærkning forandret.

1. Den rød- og hvidstribede Spidstønde med Ballon, *Tunø S.*, paa  $55^{\circ} 55' (58'') N. 10^{\circ} 25' (28'') E.$  er permanent inddraget.

2. En rød Spidstønde med 1 opadvendt Kost, *Kirkegrund NE.*, er udlagt i 10 m Vand paa  $55^{\circ} 55' (49'') N. 10^{\circ} 24' (56'') E.$ , NE. for 3,1 m Pullen paa *Kirkegrund*.

(E. f. S. Nr. 17/896 1934. Kort Nr. 252, 227, 278, 211 og 280. Danske Lods, Side 163. Søm.-Fort. Side 33, Nr. 5.)

### 1115. (T). Sverige. Kattegat. Lille Middelgrund. Lys- og Fløjtetønde midlertidig ombyttet.

(U. f. s. Nr. 19/1253. Stockholm 1934.)

Lys- og Fløjtetønden *Lilla Middelgrund* paa c.  $56^{\circ} 57' N. 11^{\circ} 58' E.$  er midlertidig ombyttet med en almindelig sort Lystønde med hvidt Bælte og med samme Fyrkarakter.

(E. f. S. Nr. 17/898 1934.)

### 1116. Sverige. Kattegat. Flader. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 19/1254. Stockholm 1934.)

Lys- og Fløjtetønden *Fladen* paa c.  $57^{\circ} 10' N. 11^{\circ} 42' E.$  er atter udlagt paa Station

(E. f. S. Nr. 17/899 1934.)

### 1117. (T). Danmark. Limfjorden. Løgstør Grunde gravede Rende. Oplysning om Dybde.

I N.-Siden af *Løgstør Grunde* gravede Rende har der i Løbet af Vinteren fundet en ret kraftig Tilsanding Sted, saaledes at der her ikke kan regnes med mere end c. 3,5 m Vand. I selve Fyrlinien kan paaregnes en Mindstedybde af 4 m, medens der i Løbets S.-Side findes c. 4,4 m Vand.

Fjernelsen af de fundne Opgrundinger er paabegyndt, men der vil gaa flere Maaneder, inden Løbet er i normal Stand.

*Løgstør Grunde N.* Klokketønde: c.  $56^{\circ} 58' N. 9^{\circ} 10' E.$

(Kort Nr. 259).



1118. (T). Danmark. Limfjorden. Oddesund. Bro under Bygning. Advarsel.  
Arbejdet ved Fremstillingen af Bropillerne for *Oddesundbroen* mellem *Grisetaaolde* og *Sunddraget* er paabegyndt. Paa Vandet arbejder for Tiden to Uddybningsfartøjer samt to flydende Rambukke.

Farvandet skal passeres med Agtpaagivenhed.

c.  $56^{\circ} 34',7$  N.  $8^{\circ} 33',7$  E.

(Kort Nr. 259. Danske Lods, Side 453. Havnelods, Side 146.)

1119. Sverige. Skagerrak. Løbet til Hunnebostrand. Afmærkning forandret.

(U. f. s. Nr. 19/1202. Stockholm 1934.)

Følgende Forandringer i Afmærkningen er foretaget:

1. Stagen med Kost paa c.  $58^{\circ} 26',98$  N.  $11^{\circ} 12',95$  E., ved NW.-Siden af en  $4,6$  m Grund, er inddraget.

2. En Stage er udlagt paa c.  $58^{\circ} 26',88$  N.  $11^{\circ} 13',07$  E., ved SE.-Siden af den i (1) nævnte Grund.

3. Stagen paa c.  $58^{\circ} 27',18$  N.  $11^{\circ} 14',73$  E. er flyttet til c.  $58^{\circ} 27',13$  N.  $11^{\circ} 14',63$  E., ved S.-Siden af en  $6,5$  m Grund.

4. En Stage er udlagt paa c.  $58^{\circ} 26',80$  N.  $11^{\circ} 16',15$  E., ved S.-Siden af en  $5$  m Grund.

5. En Stage med Kost er udlagt paa c.  $58^{\circ} 26',65$  N.  $11^{\circ} 16',37$  E., ved NE.-Siden af en  $4,2$  m Grund.

(E. f. S. Nr. 5/265 1934.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1120. (T). Tyskland. Ooster Ems. Afmærkning midlertidig forandret.

(B. a. Z. Nr. 98/1048. 's-Gravenhage 1934.)

Den røde Spirstønde *O. F.* paa  $53^{\circ} 39' 01''$  N.  $6^{\circ} 44' 49''$  E. er midlertidig ombyttet med en rød Lystønde *O. F.*, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver  $12^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $1,5^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $1,5^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $6^s$ .

1121. England. Hewett Channel. Puller.

(N. t. M. Nr. 704. London 1934.)

Puller med  $6,4$  m Vand findes paa følgende Steder:

a.  $3,05$  Sm  $107^{\circ}$  fra *Gorleston Kirke*.

b.  $0,18$  Sm  $200^{\circ}$  fra (a).

c.  $0,36$  Sm  $161^{\circ}$  fra (a).

*Gorleston Kirke*: c.  $52^{\circ} 35'$  N.  $1^{\circ} 43'$  E.

1122. Skotland. Forth Floden. Afmærkning forandres.

(N. t. M. Nr. 713. London 1934.)

Omkring den 21. Maj d. A. vil nedennævnte Forandringer blive foretaget uden nærmere Meddelelse:

1. En rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver  $2^s$ , udlægges paa c.  $56^{\circ} 01'$  N.  $3^{\circ} 27'$  W.,  $1219$  m  $203^{\circ}$  fra *Chimney with clock*.

2. *Tancred Bank* Lystønde paa c.  $56^{\circ} 02'$  N.  $3^{\circ} 32'$  W. forandres til at vise hvidt Et-Blink hver  $10^s$ .

3. *Dods Bank* Lystønde paa c.  $56^{\circ} 02'$  N.  $3^{\circ} 35'$  W. forandres til at vise rødt Et-Blink hver  $3^s$ .

(Se Tillæg.)

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

1123. (T). Frankrig. Morlaix Bugt. Les Platines de Callot. Baake forsvundet.

(A. a. N. Nr. 18/779. Paris 1934.)

Baaken *Les Platines de Callot* paa c.  $48^{\circ} 41'$  N.  $3^{\circ} 55'$  W. er forsvundet.

- 1124. England S.-Kyst. Poole Bugt. Swash Channel. Tønde udlagt.**  
(N. t. M. Nr. 674. London 1934.)  
Sort Spidstønde „No. 19“ er udlagt paa c. 50° 41' N. 1° 57' W., 0,27 Sm 72° fra *South Haven Point Fyr*.
- 1125. (T). England S.-Kyst. Portland Anduvning. Tønde midlertidig udlagt.**  
(N. t. M. Nr. 712. London 1934.)  
En sort- og hvidmalet Tønde med Stage og Flag er midlertidig for et Tidsrum af c. 3 Maaneder udlagt paa c. 50° 34' N. 2° 20' W., 3,25 Sm 110° fra „A“-Hovedet af *Portland Bølgebryder*.
- 1126. Irland. Taagesignaler forandret.**  
(N. t. M. Nr. 698. London 1934.)  
Nedennævnte Taagesignaler er forandret, som følger:
1. *Slyne Head* c. 53° 24' N. 10° 14' W. fra To-Knald hver 7½<sup>m</sup>. til Et-Knald hver 5<sup>m</sup>.
  2. *Hook Point* c. 52° 07' N. 6° 56' W. fra To-Knald hver 7½<sup>m</sup>. til Et-Knald hver 6<sup>m</sup>.
  3. *Old Head of Kinsale* c. 51° 36' N. 8° 32' W. fra To-Knald hver 6<sup>m</sup>. til Et-Knald hver 5<sup>m</sup>.
  4. *Loop Head* c. 52° 34' N. 9° 56' W. fra Et-Knald hver 5<sup>m</sup>. til Et-Knald hver 4<sup>m</sup>.
  5. *Great Skellig* c. 51° 46' N. 10° 32' W. fra Tre-Knald hver 10<sup>m</sup>. til Et-Knald hver 6<sup>m</sup>.
  6. *Fastnet Rock* c. 51° 23' N. 9° 36' W. fra Et-Knald hvert 5<sup>m</sup>. til Et-Knald hver 3<sup>m</sup>.
  7. *Mizen Head* c. 51° 27' N. 9° 49' W. fra To-Knald hver 7½<sup>m</sup>. til To-Knald hver 5<sup>m</sup>.
  8. *Tuskar Rock* c. 52° 12' N. 6° 12' W. fra Et-Knald hver 5<sup>m</sup>. til Et-Knald hver 4<sup>m</sup>.

(Se Tillæg.)

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 1127. (T). Frankrig. Rocher d'Antioche. Fyr midlertidig slukket.**  
(A. a. N. Nr. 19/854. Paris 1934.)  
*Rocher d'Antioche Fyr* paa c. 46° 04' N. 1° 24' W. er for Tiden slukket.
- 1128. Afrika W.-Kyst. Senegal. Kasamanze (Kasamansa) Floden Anduvning Fløjtetønde udlagt.**  
(N. t. M. Nr. 685. London 1934.)  
1. En sort, hvid og rød stribet Fløjtetønde mærket *PA* er udlagt paa c. 12° 35' N. 16° 51' W., 5,63 Sm 281° fra *Pointe de Joqué* hvide, faste Fyr.  
2. Den røde Fløjtetønde, der i Kortet er angivet at ligge c. 3½ Sm N. for (1), er permanent inddraget.
- 1129. (P). Afrika SW.-Kyst. Orange Floden Anduvning. Grundt Vand.**  
(N. t. M. Nr. 686. London 1934.)  
Sandbanker liggende i Havoverfladen rapporteres observeret paa c. 28° 40' S. 16° 25' E., c. 3½ Sm 245° fra Munden af *Orange Floden*.

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

- 1130. Brasilien. Pará Floden Anduvning. Atalaia Point. Lodsskib udlagt.**  
(N. t. M. Nr. 717. London 1934.)  
En Hulk, særlig indrettet til Brug for Lodser, er udlagt paa c. 0° 27' S. 47° 25' W., 9,0 Sm 335° fra *Salinas Fyr*.

- 1131. Brasilien. Alcobaça. Fyr tændt.**  
(N. f. S. Nr. 19/1670. Berlin 1934.)  
Paa N.-Spidsen af Bølgebryderen er paa c. 17° 30' S. 39° 12' W. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 15<sup>s</sup>. Flammens Højde: 30 m. Synsvidde: 15 Sm.
- 1132. Chile. Antofagasta. Fyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 695. London 1934.)  
Paa N.-Spidsen af Bølgebryderen er paa 23° 38' 45" S. 70° 26' 43" W. tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 6<sup>s</sup>. Flammens Højde: 16 m. Synsvidde: 7 Sm. Fyret er ubevogtet.
- 1133. Equador. Guayaquil Bugt. Lystønder udlagt.**  
(N. t. M. Nr. 17/1032. Washington 1934.)  
1. En Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 2,7<sup>s</sup>, er udlagt paa 2° 52' 57" S. 79° 55' 07" W., paa 5,4 m Grunden ud for *Mala Bank*.  
2. En Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 2,7<sup>s</sup>, er udlagt paa 3° 09' 36" S. 80° 24' 00" W., paa 4,1 m Grunden ud for NE.-Siden af *Santa Clara Island*.
- 1134. Equador. Montanita Point. Grunde.**  
(N. t. M. Nr. 730. London 1934.)  
Følgende Grunde er fundet i Nærheden af *Montanita Point*:  
a. En Grund med 25,6 m Vand 18,5 Sm 279° fra *Montanita Fyr*.  
b. — — — 21,9 m — 19,0 Sm 276° — — —  
c. — — — 27,4 m — 19,5 Sm 271° — — —  
d. — — — 36,6 m — 19,5 Sm 267° — — —  
*Montanita Fyr*: c. 1° 50' S. 80° 44' W.
- 1135. Equador. La Plata Island Fyr atter normalt.**  
(N. t. M. Nr. 707. London 1934.)  
*La Plata Island* Gruppe-Blinkfyr paa c. 1° 16' S. 81° 05' W. lyser atter med normal Fyrkarakter.  
(E. f. S. Nr. 11/696 1933.)
- 1136. Panama W.-Kyst. Montijo Bugt Anduvning. Grund.**  
(N. t. M. Nr. 17/1033. Washington 1934.)  
En Grund med 2,7 m Vand rapporteres at ligge 1¼ Sm 300° fra Midten af *Naranjas Island*.  
*Naranjas Island*: 7° 15' (00") N. 80° 55' (30") W.

### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 1137. Frankrig. Cap Martin. Nyt Fyr tændt.**  
(A. a. N. Nr. 19/855. Paris 1934.)  
Paa Semaforen paa *Cap Martin* paa c. 43° 45' N. 7° 29' E. er tændt et Fyr, der viser hvidt Lys med Gruppe-Formærkelser, To-Formærkelser hver 10<sup>s</sup>, Lys 6<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>, Lys 2<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>. Flammens Højde: 84 m. Synsvidde: 15 Sm. Fyret er synligt i Pejlinger fra 220° til 90°.
- 1138. (P). Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Isola di Ponza. Fyr forandres.**  
(A. a. N. Nr. 91/197. Genua 1933.)  
I Løbet af den nærmeste Tid vil Fyret paa *Faraglione della Guardia* (S.-Pynten af Øen) paa c. 40° 53' N. 12° 57' E. blive forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10<sup>s</sup>, Blink 0,52<sup>s</sup>, Mørke 1,98<sup>s</sup>, Blink 0,52<sup>s</sup>, Mørke 6,98<sup>s</sup>. Lysevne: c. 30 Sm.
- 1139. Sicilien. Capo S. Vito. Bifyr forandret.**  
(A. a. N. Nr. 79/169. Genua 1934.)  
*Capo San Vito* røde, faste Bifyr paa c. 38° 11' N. 12° 44' E. er forandret til at vise rødt Lys med En-Formærkelser hver 4<sup>s</sup>, Lys 2<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>. Synsvidde: 10 Sm. — Hvis Fyret kommer i Uorden vises rødt, fast Lys med en Synsvidde af c. 6 Sm.

1140. Italien E.-Kyst. Porto S. Giorgio. Fyr nedlagt.  
(A. a. N. Nr. 80/176. Genua 1934.)  
*Porto S. Giorgio* to hvide, faste Fyr paa c. 43° 11' N. 13° 48' E. er nedlagt.
1141. Jugoslavien. Adriaterhavet. Ugljan Øen. Sveti Petar Pynt. Baake opført.  
(N. f. S. Nr. 19/1658. Berlin 1934.)  
En sortmalet Stenbaake er opført paa c. 44° 05' N. 15° 11' E., 0,37 Sm 355° fra Kappellet paa den lille Ø *Sveti Pavao*.
1142. Marmarahavet. Bosporus Anduvning. Punta Serraglio og Haidar Pasha.  
Oplysning om Tønder ved Vrag.  
(A. a. N. Nr. 86/195. Genua 1934.)  
1. En grøn Spidstønde mærket „W“ er udlagt c. 0,8 Sm 201° fra *Punta Serraglio* Fyr som Afmærkning for et Vrag.  
2. Spidstønden, der afmærker et Vrag, som ligger sunket c. 0,3 Sm W. for Fyret paa NW.-Spidsen af *Haidar Pasha* Bølgebryder, er malet grøn og mærket „W“.  
c. 41° 00' N. 29° 01' E.  
(E. f. S. Nr. 15/779 1934.)
1143. (T). Tunis. Sorelles Skær. Tønde forsvunden.  
(A. a. N. Nr. 18/856. Paris 1934.)  
Den hvid- og sortmalede Tønde paa c. 37° 23' N. 8° 38' E., W. for *Sorelles* Skær, er forsvundet.

#### IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

1144. Røde Hav W.-Kyst. Port Berenice Anduvning. Skær.  
(N. t. M. Nr. 671. London 1934.)  
Et Skær med under 1,8 m Vand er fundet paa c. 23° 51' N. 35° 42' E., 5,2 Sm 274° fra N.-Pynten af *Mukawar* eller *Emerald Island*.
1145. Afrika E.-Kyst. Pemba Island. Kokota. Baake genopført.  
(N. t. M. Nr. 687. London 1934.)  
Baaken paa c. 5° 08' S. 39° 39' E., 0,82 Sm 46° fra *Kokota* hvide Mærke, er genopført.  
(E. f. S. Nr. 11/577 1934.)
1146. Afrika E.-Kyst. Oro Peak. Fyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 701. London 1934.)  
Paa *Oro Peak* er paa 26° 50' 45" S. 32° 54' 30" E. tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10<sup>s</sup>. Flammens Højde: 121 m. Synsvidde: 27 Sm. Hvid Tremmeværks Pyramide. Fyret er ubevogtet.
1147. Afrika S.-Kyst. Algoa Bugt. Undervandshindring. Oplysning om Plads.  
(N. t. M. Nr. 693. London 1934.)  
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 14/723 1934 meddeles, at den deri omtalte Undervandshindring ligger paa 33° 58' 09" S. 25° 41' 30" E., c. 0,36 Sm 342° fra den tidligere opgivne Plads.  
(E. f. S. Nr. 14/723 1934.)
1148. Ceylon SW.-Kyst. Galle Havn. Baake opført.  
(N. t. M. Nr. 658. London 1934.)  
En sort, trebenet Baake med hvid Ballon er opført 343 m 187° fra *White Wall*, hvis Midte er beliggende paa c. 6° 02' N. 80° 13' E., 381 m 76° fra *Pattigalarawatta* „*White Beacon*“. Ledelinien er nu: „Baake overet med *White Wall* 7°“.

## X. Asiens E.-Kyst med Japan.

1149. **Sunda Øerne. Madura Stræde. Gili Genting Fyr forandret.**  
 (B. a. Z. Nr. 103/1097. 's-Gravenhage 1934.)  
*Gili Genting* Fyr paa c.  $7^{\circ} 11',5$  S.  $113^{\circ} 53'$  E., paa W.-Kysten af *Gili Genting*, er forandret til at vise rødt Lys med En-Formørkelser hver  $4^s$ , Lys  $2^s$ , Mørke  $2^s$ . Synsvidde: 9 Sm.  
 (E. f. S. Nr. 6/348 1934.)
1150. **Formosa (Taiwan). Kaiko (Haikau) Wan. Fyr forandret.**  
 (N. t. M. Nr. 664. London 1934.)  
*Kaiko Wan* Fyr paa c.  $22^{\circ} 05'$  N.  $120^{\circ} 42'$  E. er forandret til at vise Et-Blink hver  $6^s$ . Flammens Højde: 13 m.
1151. **Formosa N.-Kyst. Kiirun Ko. Fyrbelysning forandret.**  
 (N. t. M. Nr. 694. London 1934.)  
 1. *Toban Sho* Fyr paa c.  $25^{\circ} 10'$  N.  $121^{\circ} 45'$  E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $5^s$ . Flammens Højde:  $7,6$  m. Synsvidde: 10 Sm.  
 2. Fyret paa Hovedet af *Hasha Kuman* Bølgebryder, c.  $0,57$  Sm  $149^{\circ}$  fra (1) er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver  $3^s$ . Synsvidde: 8 Sm.  
 3. *Sento Bi* Fyr, c.  $0,87$  Sm  $193^{\circ}$  fra (1), er forandret til at vise rødt Lys med En-Formørkelser hver  $4^s$ . Synsvidde: 9 Sm.  
 4. *Chushin Rai* Lystønde, c.  $0,38$  Sm  $194^{\circ}$  fra (1) er forandret til at vise grønt Et-Blink hver  $2^s$ .
1152. **Japan. Honshu W.-Kyst. Mino Sima (Mi Shima). Fyr tændt.**  
 (N. t. M. Nr. 728. London 1934.)  
 Paa *Mino Sima* E.-lige Top paa  $34^{\circ} 46' 25''$  N.  $131^{\circ} 09' 30''$  E. er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 136 m. Synsvidde: 13 Sm. Hvidt, firkantet Taarn. Fyret er ubevogtet.
1153. **Japan. Kyushu N.-Kyst. Genkai Jima. Fyr tændt.**  
 (N. t. M. Nr. 726. London 1934.)  
 Paa c.  $33^{\circ} 41'$  N.  $130^{\circ} 14'$  E.,  $0,195$  Sm  $70^{\circ}$  fra *Genkai Jima* Triangulationsmærke, er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $15^s$ . Flammens Højde: 79 m. Synsvidde: 22 Sm. En hvid, rund Fyrbygning.  
 (E. f. S. Nr. 17/048 1934.)
1154. **Japan. Kyushu W.-Kyst. O Sima (Shima). Fyr tændt.**  
 (N. t. M. Nr. 725. London 1934.)  
 Paa  $32^{\circ} 33' 55''$  N.  $128^{\circ} 54' 15''$  E. er tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $30^s$ . Flammens Højde: 99 m. Synsvidde: 25 Sm. En hvid, firkantet Fyrbygning.  
 (E. f. S. Nr. 11/584 1934.)

## XI. Bekendtgørelser m. m.

1155. **Færøerne. Vestmanna. Havnereglement forandres.**  
 Ministeriet for offentlige Arbejder har under 18. April d. A. udstedt Bekendtgørelse om Ændringer i det nugældende Havnereglement for *Vestmanna*. Af Ændringerne, der træder i Kraft den 1. Juli 1934, fremhæves Ændringen af § 7, Stk. 1, der kommer til at lyde, som følger:  
 „I Havnen maa Fartøjer oplægges uden Besætning, Lys- og Lydsignaler  
 I. i det Farvand, der er begrænset af  
 a. Kysten,  
 b. En Linie fra Pakhuset paa *Heyganes* i Retning af *Egilnes* til en Linie fra *Nesstygg* ( $62^{\circ} 08' (47'')$  N.  $7^{\circ} 09' (05'')$  W.) til *Gränanes* ( $62^{\circ} 08' (52'')$  N.  $7^{\circ} 09' (45'')$  W.),  
 c. Linien fra *Nesstygg* til *Gränanes*,

- II. i det Farvand, der er begrænset af  
 a. Kysten,  
 b. En Linie fra Pakhuset paa *Heyganes* til *Gränanes*.  
 Som Afmærkning for de ovennævnte Omraader vil der paa *Gränanes* blive opført  
 2 Baaker, der er overet i Retningen mod *Nesstygg*.  
 (Kort Nr. 224 og 208. Færøske Lods, Side 66.)

**1156. Tyrkiet. Dardanellerne. Marmarahavet. Bosphorus. Oplysning om Lægekontrol.**  
 (A. a. N. Nr. 79/173. Genua 1934).

Skibe kommende fra *Middelhavet*, og som allerede har været underkastet Lægekontrol ved *Chanak* (c. 50° 08' N. 26° 24' E.), er fritaget for Forpligtelsen til igen at søge Praktika ved *Istanbul* Havn eller andre Havne i *Marmarahavet*, enten der findes en Regeeringslæge om Bord eller ej.

**1157. Venezuela. Lodstvang.**

(N. t. M. Nr. 718. London 1934.)

Der hersker Lodstvang i følgende Havne:

*La Guaira*, *Puerto Cabello*, *Laguna de Maracaibo*, *Maturin Bar of the San Juan river*, *Orinoco river*.

**Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.**

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.  
 Korta eller  
 Bogs Nr.

*England:*

- T Supplement No. 9 to British Columbia Pilot, Vol. II.  
 T Supplement No. 5 to East Coasts of Korea and Siberia Pilot.  
 R West Coast of England Pilot.  
 R 746 India, West Coast. — Sheet IX: Mulki to Mount Delly.  
 T Supplement No. 4 to West Indies Pilot, Vol. 1.  
 R 2002 Plans on east coast of Brazil.  
 R 2579 Cuba.  
 R 894 Greece. — Salamis Strait.  
 R 2392 Solomon Islands. — New Georgia.  
 R 922 North America, West Coast. — Vancouver harbour and Burrard inlet.  
 R 1947 North America, West Coast. — Admiralty inlet and Puget sound.

*Tyskland:*

- R D. 96 Südküste von Finnland, Sommers bis Styr. Udde.  
 R D. 138 Elbmündung.

## Tillæg.

### I. Østersøen.

**1158. (T). Danmark. Rødsand S. Klokketønde væltet.**

Den hvide Klokketønde *Rødsand S.* paa c. 54° 33' N. 11° 56' E. er væltet, men vil snarest blive bragt i Orden.

**1159. Finland. Finske Bugt. Boistö. Brändholm Ladeplads. S.-lige Løb nedlagt. Sømærker inddraget.**

(U. f. s. Nr. 12/329. Helsingfors 1934.)

1. Det fra *Svartholm* Ankerplads til *Brändholm* førende Løb kan nu kun besejles med et dybgaende af 5,8 m ved Middelvandstand.
2. Det S.-lige 6,1 m Løb er nedlagt og de 3 Stager med Tværtræ paa nedenævnte Pladser er permanent inddraget:  
 60° 22' 27" N. 26° 31' 46" E., 60° 22' 31" N. 26° 31' 22" E. og 60° 22' 34" N. 26° 31' 02" E.

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

### 1160. (T). Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnskilsøre. Skydeøvelser.

Den 4. Juni og 6.—8. Juni d. A. afholdes Skarpskydningsøvelser fra en Skydeplads ved *Arnskilsøre* (c.  $54^{\circ} 58',6$  N.  $9^{\circ} 45',9$  E.).

Skydefeltet ligger indenfor en Linie, der i W. begrænses af *Snogbæk Hage*, og en Linie, som i E. begrænses af *Stevning Næs'* NW.-lige Hjørne.

Een Time før Skydningens Begyndelse og til dens Slutning hejses 1 Flag henholdsvis paa *Arnskilsøre* W.-lige og E.-lige Side.

Umiddelbart før en Skydningens Begyndelse og som Tegn paa, at *Farvandet er spærret*, hejses samme Steder, som foran anført, en Ballon.

Efter hver Skydningens Afslutning eller Standsning nedhales Ballonerne som Tegn paa, at *Farvandet er frit*.

(Danske Lods, Side 376.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

### 1161. Norge. Marstenen Fyr. Oplysning om Brændetid.

(B. f. F. Nr. 11. Oslo 1934.)

*Marstenen* Fyrs Brændetid er hele Aaret. c.  $60^{\circ} 08'$  N.  $5^{\circ} 01'$  E.

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

### 1162. (P). England W.-Kyst. Bristol Kanal. Breaksea Fyrskib. Taagesignal forandres.

(N. t. M. Nr. 11. Trinity House, London 1934.)

Omkring den 14. August d. A. forandres Taagesignalet om Bord i Fyrskibet *Breaksea* paa c.  $51^{\circ} 20'$  N.  $3^{\circ} 18'$  W. til Et-Stød hver  $20^s$ , Stødets Varighed c.  $2\frac{1}{2}^s$ . Signalet afgives med Sirene. Under Forandringen vil Taagesignalet være ude af Virksomhed i c. 24 Timer.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

*- og saa nu  
Carlsberg*

**"GAMLE"  
eller  
"HOF"**

## FRIED. KRUPP

GERMANIAWERFT

AKTIENGESELLSCHAFT

KIEL

### SKIBSBYGNING

FRAGT- & PASSAGERSKIBE AF  
ENHVER STØRRELSE OG TYPE

SPECIALITET:

TANKSKIBE OG  
LUKSUSYACHTS

EGNE DOKANLÆG  
FOR REPARATIONER  
OG OMBYGNING

### MASKINBYGNING

DIESELMOTORER - DAMPKEDLER  
TRYKLEJER

REPRÆSENTANT FOR DANMARK:

**INGENIØR ALLAN THIERRY**

TOLDBODVEJ 28 TLF. C. 10036 KØBENHAVN K.

*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

**O**wners' &

**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

**Price 13/-** postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
33, Amaliegade, Copenhagen.

AGENTURFIRMAET

**KAY DYHR**

ØRESUNDSVEJ 140. KØBENHAVN S. TLF. 8320

8892

8901

**EUREKA**

PUMPER ETC.



TELEGR.-ADR.: YARD

TELEFON 4101, STATSTLF. 9

# A/S AALBORG MASKIN- & SKIBSBYGGERI

TØRDOK 380'

AKTIESELSKABET

## HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 &amp; 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde.  
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.  
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

## RADIO-GAVER      BREV-GAVER

Enhver Gave-Ordre ekspederes  
samvittighedsfuldt og prompte

Forlang vore Tryksager hvis de ikke findes ombord

### GAVE-TELEGRAM A/s

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: GAVETELEGRAM · KØBENHAVN



Brug **Holzappel's**  
**International**  
**Skibsfarver**

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16. Telefon 5601. København K.

Telefon  
Helrup  
1619

## HERSKIND & WULFF

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

Salg af

Nutidens bedste elektriske Kedelrensnings- & Rustbankningsmaskiner  
Brug Kedelrensningsbriketten **RENZO**, er syrefri og renser ufejlbarlig. Benyt vore Specialolier: H. & W.olie Nr. 1 til Indsmøring af Bundtanke, Kulkasser og Rendestene. — H. & W. Dæklak, hurtigtørrende til Paasmøring af Hoveddæk og Mellemdæk.

Telefon  
Køntor  
8712  
—  
Amaliegade  
41

**KAAS & SØRENSEN**  
INDEHAVER

**G. E. OLSEN**

Bunkerkul  
Kul, Koks, Brænde  
Briketter

Benyt min „Pratt“ Benzintank vis à vis Posthuset

Skibsklarering  
Kommission

**HELSINGØR**  
Havnegade og  
nordre Havnearm  
Telf. 39 og 1139 · Privat 575

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

## “MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**

Telegram-Adr.: "Holmøld"  
Amaliegade 36

## Jørgen A. Rasmussen, Copenhagen K.

Telegrams: Jorgaras

33, Amaliegade

World-wide supplies of

Bunker Coals, Fuel &amp; Diesel Oil, Stevedoring, Towage, Docking &amp; Shiprepairs, Insurance, Ships' Supplies

## SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 &amp; 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents  
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 21

FREDAG 25. MAJ 1934

41. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1934

Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleums A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegrafskib  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phoenix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugsererselskaber.

## FRA UGE TIL UGE

Af Axel Gerfalk.

### AARSAG OG VIRKNING

Scandinavian Shipping Gazette's London-Korrespondent maner Subsidie-Landene til Forsigtighed. Selv om Handelsminister Runciman foretrækker, og altid har foretrukket, at søge at mildne den engelske Skibsfarts trange Kaar gennem venskabelige Forhandlinger med andre Nationer, saa skal der ikke saa meget til, at en virkelig offentlig Mening om Spørgsmaalet om Subsidier til Fragtskibe tvang Runciman til at gennemføre en Subsidie-Lovgivning. Englands Historie er rig paa tilsvarende Eksempler.

Man kan ikke sige, at den franske Regering gaar sagte med Dørene med Hensyn til Subsidie-Politik. Den 17. Maj vedtog det franske Deputeretkammer Subsidie-Loven med 575 Stemmer mod to. Den er dog undergaaet nogle Forandringer i de forskellige Udvalgsmøder. Her er en sammentrængt Version af Loven i den Form, hvori den er blevet vedtaget.

Staten vil betale 10 Procent af Mandskabets Løn. Denne Sats forhøjes med 20 Procent for Skibe under 1,000 Tons og til 30 Procent for Skibe under 500 Tons. Der vil ogsaa blive indført et Subsidium pr. Dag og pr. Bruttoton beløbende sig til 10 Centimer for Skibe under 3,000 Tons (samlet Bruttotonnage), 16 Centimer for Skibe fra 3,000 til 5,000, 13 Centimer for Skibe fra 5,000 til 10,000 Tons. For Sejlskibe bliver Raten 19 Centimer for Skibe under 1,000 Tons, 10 Centimer for Skibe mellem 1,000 og 2,000 Tons og 4 Centimer for Skibe over 2,000 Tons. Tonnagesubsidiet vil blive forøget med 10 Procent for Skibe, hvis Hastighed har overstegit 12 Knob paa Prøve-sejladserne. Denne Skala er stigende og beløber sig til 120 Procent for Skibe, hvis Hastighed overstiger 23 Krob.

De ovennævnte Løn- og Tonnagesubsidier betinges af, at Skibet, naar det er i Drift, tilbagelægger en Minimumsdistance, der varierer fra 35 til 90 miles alt efter Skibets Hastighed og Type.

Den samlede Sum af ovennævnte Subsidier vil blive forøget med 50 Procent for saadanne Skibes Vedkommende, som har været oplagte inden den 1ste Oktober 1933 og som atter er kommet i Drift inden et Aars Forløb, under Forudsætning af Rederiet, der sætter et saadant Skib i Fart igen, ikke samtidig lægger et andet af deres Skibe op.

Subsidierne vil kun blive givet til franske Selskaber; Flertallet af Bestyrelsens Medlemmer, Formanden for Bestyrelsen og den administrerende Direktør skal være franske.

Naar Lønnen anvendes som Basis for Subsidieberegningen, vil Kostpengene være indbefattet heri, men derimod ikke Overarbejdspenge og diverse andre Tillæg. Subsidiet vil kun blive givet til saadanne Rederier, som indvilliger i at faa Løntariffen og Forhyringskontrakten fastsat ved Overenskomst mellem Organisationerne eller i Tilfælde af manglende Overenskomst ved ministeriel Voldgift. De Firmaer, der

faar Subsidiet, skal, inden der er gaaet 3 Maaneder, naa til en lovmæssig Aftale med deres Funktionærer i Land og deres Arbejdere.

Dette er en meget kraftig Subsidie-Politik, den franske Regering fører, vel egnet til at ophidse Sindene i England. Man maa imidlertid ikke glemme, at særlige Forhold gør sig gældende i Frankrig. De franske Redere har faaet paatvunget otte-Timers-Dagen til Søs for *alle* Klasser og maa selvfølgelig føre en større Besætning end de engelske Skibe. Desuden er Frankrig et Guld-Standard-Land og faar med andre Ord sine Fragter betalt i depreciert Valuta, men har de fleste af sine Udgifter, navnlig Lønninger, i Guld-Valuta. Naar Sindene er ophidset, er man tilbøjelig til at overse Kendsgerninger af denne Art.

Er England ophidset paa Subsidie-Landene, er Subsidie-Landet Italien ikke mindre ophidset paa England og paa, hvad vor italienske Korrespondent kalder »de engelske Forsøg paa at stille Italiens Skibsfart i den internationale Gabestok«. Han skriver iøvrigt, at Italien har allerede reduceret sine Subsidier til Skibsfarten betydeligt og ophugget en meget betydelig Del af den nationale Handelsflaade — lad andre, tilføjer han, gøre ligesaa i Stedet for deres ørkesløse

og golde Kritik af andre. Barsk tilbageviser han, at italienske Handelsskibe er blevet favoriseret af den sydafrikanske Regering paa Bekostning af Union Castle Linien. Ganske vist faar Union Castle Linien »kun« £71,000 i Subsidier fra den sydafrikanske Regering, medens Italienerne oppebærer £150,000. Der er imidlertid et *men* ved det engelske Selskabs Subsidie. Foruden de £71,000 faar Union Castle Linien en Godtgørelse for at lade sine Skibe anløbe Durban, en Godtgørelse, der mindst beløber sig til Differencen mellem de £71,000 og de £150,000. Ogsaa de italienske Skibe skal i Følge Kontrakten med den sydafrikanske Regering anløbe Durban, men opnaar ikke nogen Ekstra-Godtgørelse herfor. Meget af Subsidie-Kritiken er *cant*, hvad der imidlertid ikke gør Situationen lettere, da kun de faa Indviiede ved dette. For de fleste Lovforslag bliver desværre til paa Stemminger og altfor ofte paa Godtkøbsstemninger.

Man bør selvfølgelig haabe med Handelsminister Runciman, at den sunde Sans sejrer, og at Skibsfarts-Nationerne finder et forstandigt Grundlag for Samarbejde til Afløsning af de nuværende Tingenes Tilstand. For Danmark er dette selvfølgelig af den største Betydning.

## STABELAFLØBNING PAA NAKSKOV SKIBSVÆRFT

Tirsdag den 8. Maj 1934 foretoges paa Nakskov Skibsværft Søsætningen af Værftets Nybygning Nr.59, et 3,500 Tons Lastdampskib til et fransk Rederi, repræsenteret ved Hr. Skibsfører L. Martin, Paris.

Skibets Hoveddimensioner er:

Længde mellem Perpendicularer	290'—0"
Bredde paa Spant	48'—0"
Dybde	25'—2"
Lasteevne	ca. 3,500 Tons

Skibet bygges til Bureau Veritas højeste Klasse med lang Bak og Poop.

Det indrettes med 4 Lastrum, 4 Luger og ialt 7 Lossespil med tilhørende Bomme, beregnet til 5 Ts. Løsteevne.

I et stort Dækshus agten for Bakken indrettes Apterling for 8 Passagerer samt for Skibets Maskinofficerer. I et Dækshus paa Baadedækket findes Apterling for Kaptajn og Dæksofficerer, medens Skibets Mandskab har deres Boelse i Poopen.

Alle Skibets Lastrum isoleres og indrettes med indbyggede Dæk og specielle Anordninger udelukkende til Trans-

port af Bananer mellem Fransk Vestindien og Frankrig. Afkølingen sker ved Cirkulation af kold Luft, Kølemaskineriet leveres af Sabroe.

Maskinanlægget bestaar af en Dampmotor fra Frederiksstad mek. Verkssted paa 1,700 I.H.K., som skal give Skibet en Fart af 14 Knob max.

s.s. »Alice Robert« er allerede det 7. Frugtskib Nakskov Skibsværft har bygget i de sidste 3 Aar.

Forinden Afløbningen døbttes Skibet paa traditionel Maade af Mlle. Else Martin, og Skibet gled derefter glat af Beddingen og blev efter veludført Søsætning fortøjet ved Udrustningskajen for at faa indsat Maskiner og Udrustning til Afleveringen i Midten af August Maaned.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til et ca. 13,000 Tons Dieselmotor Tankskib.

Afløbningen overværedes foruden af Hr. Skibsfører Martin og Datter, af Chefen for Bureau Veritas, Inspektør Scherffenberg, Direktør Meldahl fra Frederiksstad, Nationalbankdirektør Christensen, Nykøbing F., samt flere indbudte foruden Værftets Ledelse.

Den franske Minister M. Manceron og Frue havde i sidste Øjeblik maattet sende Afbud.

## FRAGTRATETALLET

FOR APRIL 1934

Ifølge Statens Statistiske Departements Opgørelse faldt Fragtratetallet fra 97.5 i Marts til 97.0 i April.

En Del af Nedgangen i April Maaned er foranlediget af lavere Dollarkurs. I øvrigt kan konstateres op- og nedgaaende Bevægelser af mindre Betydning i forskellige Rater. Det kan nævnes, at Jordnødraterne har været lavere end i den foregaaende Maaned.

Jan.—Marts 1925 gnsntl.	100.0		
April 1933	100.8	November 1933	98.3
Maj —	99.0	December —	98.9
Juni —	98.5	Januar 1934	99.7
Juli —	98.2	Februar —	99.3
August —	99.2	Marts —	97.5
September —	98.6	April —	97.0
Oktober —	99.3		

Paa Grundlag af Dansk Dampskibsrederiforenings Oplægningsstatistik i Forbindelse med supplerende Oplysninger anføres nedenstaaende Oversigt, der omfatter samtlige Damp- og Motorskibe i den danske Handelsflaade.

Oplagte Damp- og Motorskibe ved Maanedens Begyndelse.

		Antal Skibe	Brutto Reg. T.	Tons Dødv.
Maj 1933	97	210,000	320,000	
Juni —	78	190,000	289,000	
Juli —	50	127,000	185,000	
August —	41	99,000	138,000	
September —	38	86,000	117,000	
Oktober —	39	80,000	111,000	
November —	40	81,000	115,000	
December —	37	77,000	109,000	
Januar 1934	36	73,000	102,000	
Februar —	50	100,000	146,000	
Marts —	50	99,000	145,000	
April —	56	107,000	166,000	
Maj —	52	96,000	149,000	

Oplægningerne formindskedes i April Maaned med 11,000 Brutto Reg.-Tons.

# “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 22. Maj 1934.

Der kan ikke noteres større Forskydninger i Fragtmarkedet i den forløbne Uge, men det er dog tilfredsstillende at bemærke, at de forskellige Markeder holder Stillingen, og at der er noget mere Forretning med Udsigt til en Stigning i Raterne. For La Plata's Vedkommende er prompte Skibe og Juni mest efterspurgt, og disse Positioner har i flere Tilfælde kunnet betinge en »premium«. — Trælastmarkedet paa Østersøen og Hvidehavet samt Kulmarkederne staar forhaabentlig foran en Opgang — baade i Rater og Efterspørgsel, og disse Markeder betyder selvfølgelig meget — om ikke alt — for den danske Flaade. I de nordamerikanske Markeder, Canada, Østen, Sortehavet og Donau gøres der ikke meget, men ogsaa her vil der forhaabentlig snart ske en Forandring til det bedre.

## TRÆLASTMARKEDET

Raterne er endnu ikke meget højere, men Efterspørgslen er stigende, og Udsigterne for de kommende Maaneder er mere lovende.

Slutninger:

100 Fv. Jacobstad/Terneuzen 30/-. 1,000 Fv. Fredrikshavn/Tyne 29/6. 600 Std. Borgå og Kotka/La Rochelle 158 Frcs.

Noteringer:

1,025 Std. Wiborg/Liverpool 34/- 35/-. 1,100 Std. Haparanda/Garston 42/6. 410 Std. Kotka/Bordeaux 41/-. 8/900 Std. Gdynia/Hull 26/- 27/-. 8/1,200 Std. Mid. Sverige/London ca. 31/-. 8/1,200 Std. Syd-Finland/London ca. 27/6.

Leningrad er ogsaa ret uforandret — dog med forholdsvis mange Laster:

1,050 std. Holland 31/6. 700 std. Antwerpen 32/4 1/2. 800 std. Bremen 33/-. 600 std. Sharpness 39/6. 1,500 Fv. Ghent 31/6.

Hvidehavet: Adskillige hollandske Baade rapporteres sluttet med Kapbjælker, D.B.B. og Props paa specielle Betingelser.

1,000 Std. Holland 41/10 (1933). 500 Std. 3 Danske 51/3.

Canada faar forholdsvis billige Baade, f. Eks.

600 Std. Miramichi 51/-. 750 Std. Pugwash 47/6 Basis 1 Havn W.B.E.I.

## KUL, KOKS etc.

Markedet er noget strammere i enkelte Retninger, uden at der endnu kan noteres væsentlige Rateforbedringer. — Forth: København 2,700 t. 4/-, Karrebæksminde 1,650 t. 4/4 1/2 d.; Tyne: Gøteborg 2,100 t. 4/-, Stockholm 2,800 t. 4/-, Helsingfors 2,300 t. 4/-, Riga 2,800 t. 5/-, Libau 4,000 t. 5/-, Korsør 1,400 t. 5/1 1/2 d. Leith/Korsør 1,650 t. 4/3, Sunderland/Lindholm 2,700 t. 4/-; Koks Garston/god dansk Havn 2,000 t. 6/6 6/9, Sunderland/god dansk Havn 1,200 t. 6/3 6/6.

## MIDDELHAVET etc.

En mere udvidet Efterspørgsel har fæstnet Markedet en Grad, men der udbydes til Stadighed for mange Baade. Cardiff/Venedig 7,000 t. 6/10 1/2, 8,600 t. 6/9, Vest Italien 8,500 t. 5/6, 6/7,500 t. 5/9, 4,200 t. 6/; Alexandria 6/3 6/6, Tyne/Vest Italien 5/6 6/7 1/2, Alexandria 6/6.

Hjemgaaende: Barcelona/Rotterdam 4/6 f.i.o., Saloum/full range 20/- Gambia/ 2 Havne A/Hamburg range 26/-; Odessa/Brussel 3,200 t. Porcelænsjord 9/- f.i.o. Kosseir/Antwerpen 8,500 t. 12/6, Poti-Boulogne-Rotterdam range 7,000 t. 8/9, Mariupol/Antwerpen 6,000 t. 8/10 1/2. Fra Sortehavet til Østen slutes en Del til Rater varierende fra 13/4 1/2 op til 13/9

Shanghai eller Dalny, 6d. mere hvis Vladivostock. Donau er endnu helt forretningsløs.

## NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Rug Danzig/Montreal 7,500 t. 7/9 gross terms. Kul Cardiff/Newfoundland 5/5,500 t. 5/3 600 fri Losning, kombineret med 1,400 Fv. Props til Cardiff eller Barry 27/6 med 8/- Losning. Montreal/U.K. noterer de samme 1/4 1/2 d., Rotterdam 6 1/2 og til Danmark ca. 12 c. Sukker Cuba/U.K. Kont. 13/- 7,000 t., 13/6 4,500 t.; San Domingo/U.K. Kont. 12/6 4,000 t. Skrabjern St. Lawrence/Japan 8,500 t. \$3. f.i.o., Nordstaterne/Japan 11/3 f.i.o., 3d. à 6d. mere hvis Lastning i Gulfhavnene. Svovl Freeport/2 Havne Syd-Frankrig \$4. Sisal Progreso/Ghent 31 c., Norrkøping 42 c.

## SYDAMERIKA

Rotterdam/Rio slutes til 7/6 7/9, B. Aires 8/9 9/-, Wales/B. Aires 9/-, Santa Fé 10/6, Rio 7/10 1/2 8/-, Hull/B. Aires 9/-. Det hjemgaaende Marked er stadig meget livligt med faste, tildels opadgaaende Rater.

San Lorenzo/p.p. 7,000 t. 15/6 15/9 Juni. San Lorenzo/Antwerp 6,900 t. 14/6 Juni. San Lorenzo/Rotterdam 8,200 t. 15/- Maj. San Lorenzo/Norden 5,700 t. 17/- Juni. Rosario/Antwerpen 8,000 t. 14/9 spot, 8,800 t. 14/- Juni. Rosario/London 6,500 t. 15/3 Maj, 7,400 t. 15/- Juni/Juli. Rosario/Norden 3,000 t. 17/- Juni. B. Blanca/p.p. 7,300 t. 14/3 Juni. Chile/B-Hamburg 18/3 9,900 t. 18/6 67/7,500 t. Juli.

## ØSTEN

Noteringerne fra Australien er helt uforandrede. Dalny betalte 22/- for 8,000 t. Maj, 21/6 7,500 t. Juni/Juli, Vladivostock 23/3 parcel. Madras/Middelhavet 24/- Kontinentet 25/-. For Juni Lastning skal der være mange fragsøgende Baade og faa Laster, for Juli faa Baade og relativt mange Laster, hvorfor der kan ventes Overraskelser i flere Henseender.

## TIMECHARTER

Vest Indien meget rolig og daarlig. 4,400 t. Rundrejse 75 c.

Trip:

4,400 t. del. Norfolk redel. Bristol Kanalen 90 c. 3,400 t. del. U.S.N.H. redel. U.K. via Gulfen \$1. 10,800 t. del. U.S.N.H. U.K. 5/7 1/2. 8/9,000 t. m/v. del. Vancouver redel. Kina/Japan 5/-.

Russerne har faaet 2 6,646 Tonnere til £800 for 4/6/6 Mdr.

## Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i April 1934

I Følge foreliggende Meddelelser stiller Indklarings-tallene til Rotterdam og Nieuwe Waterweg, samt Nabolandenes Havne, for de første 4 Maaneder af indeværende Aar, sammenlignet med samme Periode i Fjor, sig saaledes:

	NIEUWE WATERWEG		ROTTERDAM	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1934 .....	4,055	6,488,697	3,307	5,066,110
1933 .....	3,603	5,914,367	2,934	4,362,812
Forskel: +	452	+ 574,330	+ 373	+ 703,298
	HAMBURG		ANTWERPEN	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1934 .....	5,324	5,886,885	3,281	5,660,837
1933 .....	5,527	5,671,039	3,090	5,590,812
Forskel: +	203	+ 215,846	+ 191	+ 70,025

I de første 4 Maaneder af indeværende Aar Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg og til Rotterdam henholdsvis 827,860 Tons større og 594,797 Tons mindre end til Antwerpen.

## AARSBERETNINGEN OVER GDYNIAS HAVN FOR AARET 1933

Vicekonsulatet i Gdynia har fremsendt en Aarsberetning over Gdynias Havn i Aaret 1933, af hvis Indhold vi gengiver nedenstaaende:

### Vareomsætningen:

Den samlede Vareomsætning over Gdynias Havn i Aaret 1933 udgjorde 6,105,688 t. imod 5,244,490 t. i Aaret 1932, hvorefter Omsætningen er steget med c. 900,000 t. eller c. 17 pCt. Af den samlede Omsætning udgjorde Indførslen 870704 t. mod 432,887 t. i 1932, altsaa en Opgang paa over 100 pCt., medens Udførslen beløb sig til 5,235,162 t. mod 4,759,795 t. i 1933, altsaa en Opgang paa 10 pCt.

Nedenstaaende hid sættes en Fortegnelse over Indførslen af saadanne Varer, hvor Indførslen androg over 1,000 t. sammenlignet med Indførslen i 1932:

	1933	1932
Raaris .....	53,798	44,755
Frisk Frugt .....	25,525	18,901
Tørret Frugt .....	5,366	3,703
Nødder og Mandler .....	2,440	192
Kaffe .....	8,420	2,491
Kakao .....	6,369	3,583
The .....	1,048	872
Tobak .....	4,945	5,231
Sild .....	20,635	8,289
Phosphat .....	39,564	17,402
Raat animalsk Fedt .....	12,292	1,197
Huder .....	16,630	8,641
Thomas Slagger .....	44,997	46,416
Frø til Olieproduktion .....	46,606	19,368
Harpiks .....	4,603	487
Asfalt .....	1,845	62
Kautsjuk .....	3,755	2,323
Fedt- og Planteolie .....	1,531	635
Garvestof .....	10,406	2,691
Jernerts .....	32,334	30,858
Pirit .....	43,026	27,529
Forskellige Metalvarer .....	3,596	518
Gammelt Jern .....	320,809	123,907
Kobber .....	6,975	1,835
Jern- og Staalvarer .....	2,081	1,790
Maskiner, Apparater og Dele ..	1,281	1,556
Forskellige Varer .....	20,918	7,783
Cellulose .....	7,057	2,434
Papir .....	8,211	6,636
Bomuld .....	77,733	26,839
Uld .....	15,370	5,083
Jute .....	11,768	4,654

Man vil af ovenstaaende Oversigt bemærke den store Stigning, der fandt Sted i Indførslen af en Del Varer, saasom Ris med en Opgang af 9,000 t., Olieraastoffer med 27,000 t., gammelt Jern med næsten 200,000 t., Sild med 12,000 t., Bomuld med næsten 51,000 t. og Uld med 10,000 t.

Af de vigtigste Importvarer over Gdynias Havn maa især nævnes Bomulden. Det er Hensigten at lede denne for den polske Tekstilindustri saa vigtige Vare, som Polen forhen kun modtog over tyske Havne, udelukkende over Gdynia. Medens der endnu i 1932 kun importeredes 26,800 t. Bomuld over Gdynia, steg denne Import i 1934 til 77,700 t. Af den indførte Mængde ankom 75 pCt. direkte fra Oprindelseslandet, medens 25 pCt. kom til Gdynia med Omladning fra tyske Havne.

Endvidere maa henvises til den store Import af Sydfrugter; der er i Aarets Løb indrettet Modningsanstalter for Bananer, og der finder regelmæssige Frugtaktioner Sted.

Nedenstaaende følger en Oversigt over de udførte Varer, hvis Udførsel androg over 1,000 t., sammenlignet med Udførslen i 1932:

	1933	1932
Afskallet Ris .....	2,680	5,650
Rismel .....	6,683	5,096
Kartofler .....	1,163	6,733
Sukker .....	93,871	88,309
Salt .....	3,713	3,923
Bacon .....	38,265	51,878
Pølsevarer .....	4,490	8,579
Slagtet Fjerkræ .....	1,149	460
Æg .....	12,442	6,960
Oliekager .....	17,176	5,018
Benmel .....	1,077	377
Brædder og Lægter .....	238,801	47,133
Bjælker .....	12,399	40,886
Trævarer .....	1,169	145
Cement .....	2,404	40
Eksport-Kul .....	4,427,274	4,199,893

Bunker-Kul .....	180,867	152,266
Koks .....	57,284	14,934
Kvælstofgødning .....	23,804	47,870
Zink .....	10,929	10,943
Jernbaneskinner .....	26,012	18,122
Spærholt .....	3,073	22
Potaske .....	7,908	7,303
Zinkhvidt .....	1,109	222
Møbler .....	1,403	137
Jern- og Staalvarer .....	1,333	1,778
Jernrør .....	1,737	629
Cellulose .....	3,542	7,613
Papir .....	8,615	5,903
Tekstilvarer .....	2,419	1,404
Maskiner .....	10,180	5
Forskellige Varer .....	24,408	17,108

Det vil bemærkes, at Udførslen af polsk Bacon er gaaet tilbage med 13,600 t. eller med godt 26 pCt., Udførslen af Pølsevarer med 4,000 t., medens Udførslen af Æfi steg med 5,500 t. Udførslen af Oliekager steg til det 3-dobbelte, af Træ — Brædder og Lægter J med 191,000 t. til det femdobbelte af 1932, medens Kuludførslen med en Stigning paa 228,000 t. forblev nogenlunde stabil.

### Skibstrafikken:

Der indløb i Aaret 1933 4,355 Skibe med en samlet Tonnage af 3,425,660 N.R.T. mod 3,610 Skibe med 2,831,604 N.R.T. i 1932. Der var altsaa en Opgang paa c. 600,000 t. eller c. 17 pCt. Den danske Tonnage androg i Aarets Løb 593 Skibe med 372,066 N.R.T. mod 484 Skibe med 334,620 N.R.T. i 1932, den staar som Nr. 4 i Rækken og udgør c. 11 pCt. af den samlede Skibstrafik. Medens Gennemsnitstonnagen af de Havnen anløbende danske Skibe i Aaret 1930 var 953 N.R.T. pr. Skib, sank denne i 1933 til 630 N.R.T., hvad der tyder paa, at Godstrafikken foruden Massegodt som Kul, Træ etc. i højere Grad ogsaa omfatter Stykgods, for hvilken Transport de mindre Skibe kommer i Betragtning. I Sammenhæng hermed skal bemærkes, at medens de i Ballast indløbende danske Skibes Tonnage i Aaret 1931 udgjorde 73 pCt. af Tonnagen, indløb i 1933 kun 54 pCt. af den danske Tonnage i Ballast. Det Forenede Dampskibsselskab har over Gdynia regelmæssige Ugeforbindelser med København, Riga—Reval, franske Havne, Middelhavshavne og Manchester-Liverpool.

### Havnen.

I selve Havnen blev der i det forløbne Aar foretaget en Del store Arbejder. Der er udført en Del Nybygninger, hydrantiske Arbejder, Undervandskonstruktioner og Bølgebrydere. Der blev fuldendt 73 m. Kajmur og foretaget store Opmuringsarbejder.

I December Maaned indviedes Frihavnszonen i Havnen. Dennes Forvaltning og Udnyttelse er endnu ikke endelig fastslaaet, men for Øjeblikket er der i det omgærdede Frihavnsterræn 3 Magasiner og 8 Kraner i Virksomhed.

Samtidig hermed fejredes ved en stor Festlighed i Overværelse af flere Ministre Fuldendelsen af den første Del af Havnen tilligemed Indvielsen af den store nye Emigrant-Havnebanegaard.

### Jernbane:

Den 1. Marts 1933 blev den 552 km. lange Jernbanestrækning fra Øvreslesien til Gdynia aabnet. Denne Linie betyder en Forkortelse af Trafikstrækningen paa 110 km. og vil faa sin Betydning for Befordringen af Produkterne fra Øvreslesien og for Transittrafikken til Czekoslovakiet, Østrig og Rumænien.

### Firmaer:

Endelig skal nævnes Grundlæggelsen af en Række nye Firmaer, alle med Tilknytning til den stadig voksende Oversøhandel, saasom Speditions- og Mæglerfirmaer, Skibsagenturer, Sildeimportører, Banker etc.

### Danmarks Vareomsætning:

Til Slut skal Tallene for Danmarks Andel i Vareomsætningen anføres.

Der indføres i 1933 fra Danmark 53,030 t. Varer mod 32,112.1 t. i 1932; den væsentligste Indførselsvare var c. 45,600 t. gammelt Jern og c. 3,800 t. raa animalsk Fedt.

Der udførtes til Danmark 365,607 t. Varer mod 575,717.5 t. i 1932, heraf c. 361,100 t. Kul mod c. 559,888.1 t. i 1932 og c. 1,000 t. Sukker med c. 9,500 t. i 1932.

### Udgifter til Transport af Arbejdere i Oporto

Gennem Danske Rederes Retstværens Repræsentanter i Oporto er det lykkedes at faa den derværende Agentforening til at vedtage, at Skibene for Fremtiden ikke skal debiteres med Udgifterne til Transport af Arbejdere i Tilfælde, hvor der i Oporto lastes Pitprops eller losses Kul paa Floden.

## STADIER PAA DEN INTERNATIONALE SØAFMÆRKNINGSVEJ

Spørgsmaalet om international Søafmærkning og Fyrbelysning har allerede i mange Aar været fremme. Den første Konference herom blev afholdt i Washington i Aaret 1889, og den saakaldte Washingtonregel fastslaar røde Sømærker om Styrbord og sorte om Bagbord ved Sideafmærkningssystemet. Som bekendt anvendes denne Regel i Danmark for Dagsømærkernes Vedkommende med den Ændring, at de Bb. Sømærker er halvt hvide og sorte, skriver Fyrdirektør P. Sinding i en fortræffelig Artikel i »Tidsskrift for Søvesen/, hvorfra vi tillader os at gengive nedenstaaende:

Paa det daværende Tidspunkt stod Lystøndetekniken ikke højt, og man regnede aabenbart ikke med dette Navigationsmiddels senere store Udbredelse, (i Danmark fandtes i 1889 4, i 1933 74 Lystønder). Amerika og Kanada, som havde antaget Washingtonreglen, fulgte konsekvent denne Regel ogsaa for Lysets Vedkommende efterhaanden som Lystønderne vandt større Udbredelse, og dette er Grunden til, at man i disse Lande anvender rødt Lys om Styrbord for Indgaaende i Modsætning til europæiske Lande, der stadig anser rødt Lys om Bagbord for det rette.

Den næste Konference, som afholdtes i St. Petersborg 1912, fastslaar røde Sømærker og rødt Lys om Bagbord og sorte (hvide) Sømærker og hvidt Lys om Styrbord. De nævnte Konferencers Overenskomster blev kun ratificeret af enkelte Lande, bl. a. ikke af Danmark, men som bekendt anvendes hos os Washingtonreglen for Dagafmærkningens Vedkommende medens Sct. Petersborgreglen anvendes for Belysningens Vedkommende. Dette er selvfølgelig ikke logisk, idet man saaledes finder rødt Lys i Farvandet ene Side og røde Sømærker i den anden.

Efter Verdenskrigens Afslutning tog Folkeforbundet Sagen op, og efter at Folkeforbundets tekniske Komité havde holdt en Række Møder i forskellige Lande, udsendte denne Komité fra Stockholm i 1926 en Rapport til de forskellige interesserede Regeringer. Det Forslag som denne Rapport indeholdt, var nærmest baseret paa Sct. Petersborgreglen, men paa Grund af forskellig Modstand mod det Forslag, tog »The committee for communication and transit« det Skridt at sende 3 Rapportør blandt Komitéens Medlemmer ud for at undersøge de forskellige Landes Forhold paa Søafmærkningens Omraade. Herunder kom Rapportørerne ogsaa til Amerika og kom hjem stærkt paavirkede af Amerikas Ulyst til at foretage nogen principiel Forandring i det her anvendte System.

Resultatet blev, at Stockholmforslaget efter Rapportørernes Hjemkomst blev ganske endevendt og at den tekniske Komité efter et Møde i Genua 1929 udsendte det Forslag, der skulde danne Grundlaget for Forhandlingerne paa Lissabonkonferencen 1930.

For første Gang deltog England i en Afmærkningskonference, og mødte mandstærkt op i Lissabon. Forslaget: »The Brown Book«, som nu var baseret paa de amerikanske Regler med rødt Lys om Styrbord, blev ilde behandlet og Lissabonkonferencen endte som en af de magreste Konferencer der nogensinde har fundet Sted. Der kæmpedes bravt og man forsøgte dog paa enhver Maade at komme til et Resultat. Man foreslog endog, om man ikke kunde betragte de to modsatte Principer, det amerikanske og det europæiske, som sammenfaldende ud fra den Betragtning, at det var Nat i Amerika naar det var Dag i Europa og at alt saaledes var omvendt. Men selv denne Betragtning, der jo nok var humoristisk ment, kunde ikke redde Lissabonkonferencen, som praktisk talt endte resultatløs.

Naar der fra de fleste europæiske Sønationers Side forlanges Bibeholdelse af rødt Lys om Bagbord for Indgaaende, saa kunde det maaske ved en overfladisk Betragtning synes, at dette Standpunkt i højere Grad var dikteret af en Sønandstradition end af praktiske Aarsager og derfor ikke behøvede at spille en afgørende Rolle ved Fastsættelse af internationale Afmærkningsregler. Dette er imidlertid ikke rigtigt, selv om det med tilsyneladende Ret kan hævdes, at Spørgsmaalet er uvæsentligt, da Skibe der sejler den modsatte Vej vil faa rødt Lys om Styrbord.

Hertil skal siges, at et Skib, der skal anduve, er vanskeliggere stillet end et udgaaende Skib, der kommer fra en given Position. Der bør derfor skaffes de bedste Betingelser for det indgaaende Skib og følgelig bør det hvide Lys, der er ca. 4 Gange saa kraftigt som de røde ved Benyttelse af samme Lysgiver, anvendes som Anduvningslys for Styrbords Side af Farvandet, medens det røde Lys, som internationalt set betyder Stop- eller Fare-signal, bør afmærke Bb. Side af Farvandet, hvor det indgaaende Skib ikke bør komme.

Endelig er der et Forhold, der ikke mindst for Danmarks Vedkommende spiller en Rolle. Idet »Krydsfyre« hyppigt anvendes her. Disse Fyr bestaar jo som bekendt af et hvidt Bagfyre, der holdes vandrende mellem et grønt og et rødt Forfyre. Hvis man nu vilde anvende rødt Lys om Styrbord for Indgaaende, maatte disse 3 Fyr vise samme Lys som en modgaaende Damper, hvilket vilde være uheldigt.

Det synes saaledes rettest ogsaa i Forhold til Fyrbelysning at følge den gamle Sømandsregel

Grønt mod Grønt og Rødt mod Rødt  
gaar alting klar hold Kursen støt.

Man kan maaske med en vis Ret paastaa, at det ovenfor nævnte mere er Teori end Praksis, men hertil skal svares, at hele Problemet international Søafmærkning — i alt Fald efter min Anskuelse — hovedsagelig er et teoretisk Spørgsmaal uden større praktisk Værdi. Man navigerer nu engang ikke efter Systemer, men efter »the seamans bible« Søkortet.

Trods dette maatte man dog være klar over, at Spørgsmaalet, som een Gang var taget under Behandling under entusiastisk Ledelse af Nationernes Forbunds interesserede Komitéer og deres lige saa entusiastiske Sekretariat (saaledes som det fra engelsk Side blev udtalt) næppe vilde blive henlagt men søgt rejst igen paa en ny Basis. Dette var formentlig Grunden til, at England nu vilde gaa i Spidsen for at faa en Ordning een Gang for alle, og i December 1931 fremkom et engelsk Forslag »Proposals of his Majesty's Government in the united kingdom of Great Britain and Northern Ireland« omhandlende international Søafmærkning, hvilket Forslag af Nationernes Forbund blev videregendt til de forskellige interesserede Regeringer med Forespørgsel om, hvorvidt dette Forslag kunde danne Grundlag for videre Forhandlinger angaaende dette Spørgsmaal.

Resultatet blev, at Folkeforbundet efter derom udtalt Ønske nedsatte en Komité i London 1933 »til Forberedelse af en forestaaende international Conference om ensartet Søafmærkning og Kystbelysning/

Denne Komité bestod af Sagkyndige fra følgende Lande: China, Danmark, Finland, Frankrig, Italien, Japan, Nederlandene, Norge, Storbritanien, Sverige og Tyskland.

De enkelte Medlemmer af denne Komité optraadte ikke som Repræsentanter for de respektive Lande, men udelukkende som Ekspertes.

Resultatet af Forhandlingerne, som fandt Sted i Juli Maaned 1933, blev et Forslag, hvorom der, naar Japan undtages, opnaaedes fuld Enighed, hvorfor Sandsynligheden taler for, at dette Forslag vil blive antaget som Fremtidens Søafmærkningssystem for alle europæiske Landes Vedkommende, medens det indtil videre maa anses for tvivlsomt, hvorvidt Amerika, Canada og Japan vil antage det.

### PERSONALIA

#### VI GRATULERER:

Kaptajn J. Kanstrup fylder den 28. Maj 60 Aar. Kaptajn Kanstrup, der er ansat i Rederiet Holm & Wonsild, er bosiddende i Aalborg.

Den 1. Juni fylder Kaptajn P. C. C. Petersen 60 Aar. Kaptajn Petersen, der tidligere var Fører i Dampskibsselskabet »Norden«, er nu ansat ved Statens Skibstilsyn.

Kaptajn Th. Jensen, der er Fører af Statsbanernes Motorskib »Kalundborg«, fylder den 4. Juni 65 Aar. Kaptajn Jensen er bosiddende i Kalundborg.

En af Dampskibsselskabet »Norden«s kendte Førere, Kaptajn Chr. Blom, fylder den 12. Juni 65 Aar. Kaptajn Blom forlod Søen 1930 og er nu bosiddende i Lyngby.

Den 5. Juni fylder Forhyringsagent, Kaptajn P. A. Poulsen 70 Aar. Kaptajn Poulsen, som i sin Tid var Fører i Dampskibsselskabet »København«, Firmaet Hechsher & Søn, trak sig tilbage fra Søen i 1914, hvorefter han overtog Stillingen som en af de 3 Forhyringsagenter i København.

Efter at have virket i denne Stilling i 20 Aar tog Kaptajn Poulsen sin Afsked den 1. April d. A. Ved sin Fra-træden var han den eneste autoriserede Forhyringsagent i København.

Kaptajn Poulsen, der er kendt og skattet, ikke alene indenfor sine Kollegers Kreds, men ogsaa indenfor den danske Skibsfart, vil sikkert paa Fødselsdagen modtage mange Beviser paa, hvor afholdt han er.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

**CHR. JENSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon: 2256  
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«

FREDERICIA

**JULIUS MORTENSEN**

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
LLOYD'S AGENT — BRITISH VICE-CONSULATE  
(GRUNDLAQT 1878)

**FREDERICIA**

TELEGR.-ADR.: "MORTENSEN" TELEF. NR.  
THE BOE CODE - SCOTT'S CODE 10th ED. 87 OG 464

HOBRO

**RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.**  
(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)  
AALBORG

Telefon: 4120  
Statstelefon: 16

Telegram-Adr.:  
»Maritime«

LLOYD'S AGENT

**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**HOBRO**

TELEFON 413

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

HOLBÆK

**JOHS. UTZON**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:  
»UTZON«

**JØRGEN L. FISKE**

(H. MUNCH'S EFTFL.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

(SHIPBROKERS SCHIFFSMAKLER SKEPPSMAKLARE)

Telefon Nr. 166 HAVNEVEJ 40  
**HOLBÆK** Telegr.-Adr.: »Fisker«

ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN  
Lloyds Agent

Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

ASSENS

**ALFRED LARSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER  
ASSENS

TELEGR.-ADR. „SHIPPING“ — STATS-TELF. 10. — TLF. 200.  
PRIVAT TELEFON: ASSENS NR. 480.

KALUNDBORG

**O. L. OMØE**

TLGR. ADR. **KALUNDBORG** TLGR. ADR.  
OMØE Skibsmægler Lloyds Agent OMØE

**Befragtning, Klarering, Assurance,  
Stevedoring og Spedition.**

TELEFON NO. 4. 601.  
— STEVEDOREKONTORET 625.

BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**  
SKIBSMÆGLER  
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

KOLDING

**A. GJØRDING**

KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

ESBJERG

**C. BREINHOLT**

SKIBSMÆGLER

INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN

**ESBJERG**

Britisk Vice-Consul — Lloyds Agent

Telefon 57 & 1262 — Statstef. 8. Telegramadr.: Breinholt.

KORSØR

**P. JØRGENSEN & CO.**

SKIBSMÆGLERFORRETNING

Grundlagt 1867

Indehaver: J. U. JEPSEN, statsautoriseret Skibsmægler

**KORSØR**

Telegram-Adresse: JØRGENSEN  
The BOE Code

Telefon: 6 (3 Linier)  
Statstelefon: 11  
Efter Kontortid: 127

KØBENHAVN

**J. LAURITZENS**  
MÆGLERFORRETNING

SKIBSMÆGLER, SHIPBROKER  
SCHIFFSMAKLER

**ESBJERG**

TELEGR.-ADRESSE: LAURITZEN, ESBJERG

**ALFRED CHRISTENSEN**

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43

Telf. 221

Dampskibsreder

Dampskibs- og Havariagent

Befragtningsforretning

FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE

**FAABORG**

Telegramadresse: NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 509

MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN & MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Edsvoren Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1 — Statstef.: Mariager Nr. 6  
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“  
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Trælastløsning i København

## To Voldgiftskendelser

Den faste Voldgiftsret har afsagt Kendelse i to Sager vedrørende Uoverensstemmelse mellem Aktieselskabet Harald Kjærs Trælast-Import og Havnearbejderne angaaende Losning af Trælast i Københavns Havn.

Den første Sag var foranlediget af Losningen af Sejlere »Gunn«. Efter to Dages Losning etablerede Arbejderne Kl. 2½ Eftermiddag Arbejdsstandsning under Henvi- ning til, at Udstikningen fra Skibet ikke gik tilfredsstillende, en Paastand, der ikke havde nogen Begrundelse i de faktiske Forhold, idet Grunden var, at Arbejderne ikke var ædru. Forholdene var ikke bedre næste Dag, og for at faa Arbejderne i Arbejde maatte Selskabet under Protest betale 113 Kr., som Arbejderne krævede for den Tid, de ikke havde villet arbejde. Senere hen var der af forskellige Aarsager atter Vanskeligheder med følgende langsom Losning, og Harald Kjærs Trælast-Import maatte betale 1350 Kr., som Selskabet sammen med de nævnte 113 Kr. krævede godtgjort af Havnearbejdernes Fællesforbund. Forbundet protesterede under Henvi- ning til, at Leveringen af Trælasten var forbundet med Risiko for Havnearbejderne i Land, og at andre Aarsager var Skyld i den forsinkede Losning. Voldgiftsretten paalagde Forbundet at tilbagebetale de 113 Kr. samt en Bod paa 600 Kr., der tillige vil kunne tjene til delvis Dækning af de Selskabet paaførte Udgifter, og 300 Kr. i Sagsomkostninger.

I en anden Sag vedrørende Sejlere »Atlas« var der opstaaet Forsinkelse ved Losningen som Følge af, at der ikke mødte et tilstrækkeligt Antal Arbejdere, og da Selskabet selv forsøgte at supplere Lossearbejderne, vilde de øvrige beskæftigede Arbejdere i Begyndelsen ikke gaa med hertil, og først tredje Dag fik man fuldt Mandskab. Denne Forsinkelse kostede Selskabet 250 Kr. i Overliggedagsgodtgørelse. Havnearbejdernes Fællesforbund protesterede mod at skulle erstatte dette Beløb under Henvi- ning til, at det ikke havde været muligt straks at skaffe de fornødne særlige Trælastarbejdere til Losningen. Voldgiftsretten fandt i dette Tilfælde, at der ikke forelaa tilstrækkelig sikkert Grundlag til at paalægge Forbundet noget Ansvar.

## 5700 færre arbejdsløse

Ifølge den af Arbejdsdirektoratet foretagne foreløbige Opgørelse udgjorde Antallet af de ved Arbejdsanvisningskontorerne den 11. Maj indtegnede ledige 84,228; heraf var 13,435 personligt tilmeldte (ikke arbejdsløshedsforsikrede).

I den foregaaende Uge var de tilsvarende Tal henholdsvis 89,950 og 13,122.

Paa samme Tidspunkt i 1933 var Antallet af indtegnede ledige 114,296, hvoraf 22,250 var personligt tilmeldte.

Antallet af ledige arbejdsløshedsforsikrede er altsaa 21,253 lavere end paa det tilsvarende Tidspunkt i 1933.

## Sejlet Fyrskib ned.

Damperen »Olympic«, tilhørende White Star-Linien, har paa sejlet og sænket Nantucket Fyrskib ved Kysten af Massachusetts. Damperens Besætning forsøger at redde Fyrskibets Mandskab. »Olympic« tog ingen Skade.

DE SKANDINAVISKE SØMANDSHJEM  
I FREMMEDE HAVNE

## ANTWERPEN:

14 Ankerrui. Telef. 22869. Telegramadr.: »Scandhome. Bestyrer A Kildahl.

## HAMBURG:

Hafenfor 3, Hamburg 3. Telef. 366867. Telegramadr.: »Scandhome«. Bestyrer H. J. Hansson.

## LIVERPOOL:

20, Nelson Street. Telef. Royal 1879. Bestyrer John Cohlman.

## MARSEILLE:

108, Boulevard de Paris. Telef. Colbert 50-85. Telegramadr.: »Scandhome«. Bestyrer Alf Tollefsen.

## ROTTERDAM:

Willemsplein 8—9. Telef. 57174. Telegramadr.: »Scandhome«. Bestyrer V. Norenberg.

## CARDIFF:

217-218 Bute Road. Telef. 4096. Telegramadr.: »Scandhome«. Bestyrerinde Andrea Bøe.

## NEWCASTLE:

163/167, Westmorland Road. Telef. 33975. Telegramadr.: »Scandhome«. Bestyrer Sigfred K. Knutsen.

## POSITIONSLISTE PR. 22. MAJ 1934

## A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerp-Dunkirk Ruten.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *Aarø*, Olesen, afg. Nemours 16.5. til Sunderland.  
m.t. *Aase Mærsk*, afg. Curacao 14.5.  
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Hamburg 19.5. til Algiers.  
s.s. *Agnete Mærsk*, ank. Murmansk 9.5.  
s.s. *Alabama*, Jarltoft, afg. Madeira 16.5. til Göteborg.  
s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Algarve*, Ørbech, afg. Lissabon 18.5. til Kbhvn.  
s.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Bangkok 22.5.  
s.s. *Alssund*, Nielsen, ank. Montreal 18.5.  
m.s. *Amerika*, Knudsen, ank. Southampton 23.5.  
m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Willemstad 30.4.  
m.s. *Annam*, Kragelund, pass. Dakar 13.5. p. R. t. Fremantle.  
m.t. *Anna Mærsk*, afg. Yokohama 11.5.  
m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Kbhvn. 7.5. til Buenos Aires.  
m.s. *Arizona*, Sonne, ank. Blanca 22.5.  
s.s. *Arnold Mærsk*, afg. Leningrad 8.5.  
s.s. *Askø*, Kolster, ank. Rotterdam 19.5.  
m.s. *Asnæs*, Ankersen, afg. London 23.5. til Gdynia.  
m.s. *Astoria*, Nørregaard, ank. Newminster 16.5.  
s.s. *Astrid*, Madsen, afg. Gdynia 17.5. til Hull.  
m.s. *Australien*, Rasmussen, ank. Norfolk 14.5.  
s.s. *Activ*, Lorenzen, ank. Rouen 28.5.

## B

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
s.s. *Bellona*, Hansen, afg. Odense 24.5.  
s.s. *Benedikt*, Clausen, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro Ruten.  
m.t. *Bente Mærsk*, afg. Peru 14.5.  
s.s. *Bergenhus*, Schmidt, afg. Stettin 24.5. til Kbhvn.  
s.s. *Betty Mærsk*, afg. Fredericia 15.5.  
s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Nantes 19.5.  
m.s. *Bonavista*, Christensen, pass. Helsingør 16.5.  
m.s. *Boringia*, Væring, afg. Suez 22.5. til Colombo.  
m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. Constanza 10.5.  
s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Gdynia 18.5.

s.s. *Botnia*, Ekholdt, afg. Kbhvn. 22.5. til Leith.  
m.s. *Bretagne*, Egetoft, afg. Monfalcone 19.5.  
s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Hangø 21.5.  
s.s. *Brosund*, Hansen, afg. Norfolk 17.5.  
s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Liverpool 26.5.

## C

m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *C. P. A. Koch*, Kbhvn.-Randers Ruten.  
m.s. *California*, afg. forv. Kbhvn. 26.5. til Buenos Aires.  
m.t. *Caroline Mærsk*, ank. Chile 14.5.  
s.s. *Charkow*, Holst, afg. Trapani 23.5. til Tarragona.  
m.s. *Chastine Mærsk*, afg. Beaumont 11.5.  
m.s. *Chile*, Hansen, afg. Kbhvn. 22.5. til Antwerpen.  
m.s. *Christian Holm*, Madsen, pass. Panama Kanal 19.5. p. R. t. Arnba.  
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, pass. 40° 35' N. — 37° 26' V. p. R. t. Lissabon.  
s.s. *Christiansborg*, afg. Port Alfred 17.5.  
s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.  
s.s. *Clara*, Holm, afg. Leningrad 21.5. til Liverpool.  
m.s. *Columbia*, Barfoed, pass. Cape of Good Hope 14.5.  
m.ls. *Concordia*, Møller, afg. Gdynia 12.5. til Kolding.  
s.s. *Cornelie Mærsk*, afg. Gdynia 12.5.  
m.s. *Cornwall*, Madsen, ank. Middlesbrough 16.5.

## D

s.s. *Dagmar*, ank. Kbhvn. 24.5.  
s.s. *Danhild*, Petersen, ank. Kbhvn. 15.5.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

23. 5. 34

LONDON . . . . .	22,40	MADRID . . . . .	60,65
NEWYORK . . . . .	470,75	AMSTERDAM . . . . .	299,50
BERLIN . . . . .	173,75	STOCKHOLM . . . . .	115,60
PARIS . . . . .	29,25	OSLO . . . . .	112,65
ANTWERPEN . . . . .	103,20	HELSINGFORS . . . . .	9,95
ZÜRICH . . . . .	143,55	PRAG . . . . .	18,50
ROM . . . . .	37,70	WARZAWA . . . . .	83,90



m.s. *Danmark*, Hjernum, ank. Hamburg 18.5.  
 m.t. *Danmark*, Bjark, ank. Helsingborg 21.5.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle 23.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Douro*, Kann, afg. Køningsberg 23.5. til Libau.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, ank. Kbhvn. 17.5.  
 s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Aarhus Ruten.

**E**

s.s. *Ebro*, Kristoffersen, afg. Gdynia 23.5.  
 s.s. *Effie Mærsk*, ank. Leningrad 9.5.  
 s.s. *Egholm*, Brocks, ank. Kbhvn. 16.5.  
 s.s. *Ellensborg*, ank. Gdynia 21.5.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. Romana 14.5.  
 m.s. *Energi*, Hansen, ank. Nakskov 14.5.  
 m.s. *England*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Emanuel*, Hansen, ank. Riga 15.5.  
 m.t. *Emma Mærsk*, afg. Continentet 8.5.  
 s.s. *Emilie Mærsk*, pass. Hirtshals 15.5. vestg.  
 m.s. *Elin*, Jørgensen, afg. Fowey 15.5. til Aarhus.  
 m.s. *Erria*, Topp, afg. Kbhvn. 22.5. til Stockholm.  
 s.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Estland*, Poulsen, afg. Esbjerg 22.5.  
 m.s. *Europa*, Dahl, ank. San Francisco 22.5.

**F**

s.s. *Falken*, Willarsen, Kbhvn.-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.  
 s.s. *Fiona*, Blom, Kbhvn.-Nyborg-Rudkøbing-Svendborg Ruten.  
 m.s. *Fionia*, Christensen, ank. Hamburg 21.5.  
 s.s. *Fredensborg*, ank. Huelva 21.5.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. New York 21.5.  
 s.s. *Frederiksborg*, ank. Tyne 19.5.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Brinch, afg. Preston forv. 25.5. til Garston.

**G**

s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Kbhvn. forv. 26.5. til Antwerp.  
 s.s. *Georgia*, Jørgensen, afg. New Orleans 19.5.

s.s. *Gerda Toft*, afg. Allany forv. 24.5. til New Orelans.  
 m.s. *Gertrude Mærsk*, ank. Manila 6.5.  
 m.s. *Gloria*, Kromann, ank. Aabenraa 19.5.  
 s.s. *Grønland*, Meinertz, ank. Archangel 19.5.  
 s.s. *Guðrun Mærsk*, ank. Leningrad 9.5.

**H**

s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Rotterdam forv. 25.5.  
 s.s. *Halfdan*, Thomsen, afg. Danzig 17.5. til Preston.  
 s.s. *Holland*, Andersen, afg. Burntisland 21.5.  
 s.s. *Hans Mærsk*, ank. Trinidad 15.5.  
 s.s. *Harald*, Clemmensen, afg. Albay 24.5. til Leith.  
 s.s. *Hellig Olav*, afg. Liverpool 23.5. til Swansea.  
 s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Alexandria 11.5.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Swansea 19.5. til Kbhvn.-Randers.  
 s.s. *Hulda Mærsk*, afg. Stettin 16.5.

**I**

m.s. *India*, Kruse, afg. Mayaguez 19.5. til Panama Canal.  
 m.s. *Indien*, Broner, afg. San Pedro 12.5.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Kbhvn. 20.5. til Danzig.  
 s.s. *Inge Mærsk*, afg. Santa Pola 11.5.  
 m.s. *Irland*, Petersen, afg. New York 23.5.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Akureyri 23.5. til Reykjavik.  
 s.s. *Ivar*, Clausen, afg. Swansea 17.5. til Quebec.

**J**

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
 s.s. *Jacob Mærsk*, ank. Aalborg 27.4.  
 m.t. *Jane Mærsk*, afg. Venezuela 26.4.  
 m.s. *Java*, Skjoldam, afg. Manila 17.5. til Hongkong.  
 s.s. *Jessie Mærsk*, pass. Skagen 15.5. vestg.  
 s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Leith 17.5.  
 s.s. *Jolantha*, Hansen, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 m.s. *Jylland*, Brinch, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, ank. Gdynia 18.5.

**K**

s.s. *Kai*, Friis, ank. New York 13.5.  
 s.s. *Katholm*, Christensen, afg. Horsens 26.5. til Danzig.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## NAKSKOV

**Casper Andréa's Eftflg.**

ved

**Halfdan Rasmussen**

edsv. Skibsmægler

NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“ Statstelefon Nr. 7  
Telefon Nr. 108, 408 & 618

## SVENDBORG

**E. W. v. d. HUDE & SØN**

Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852

## SVENDBORG

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE  
LLOYD'S AGENT TYSK KONSULAT

Telefoner: 25, 133, 262 og Stat 2. Telegr.-Adr.: »Hude«, Svendborg.

## NØRRESUNDBY

**N. C. BACH**

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

## NØRRESUNDBY

Telefon 1047 · 2161 Telegram-Adr.: BACH

**A. E. SØRENSEN**

EDSVØREN SKIBSMÆGLER

## SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING TELEFONER: 1151—955  
THE BOE CODE PRIVAT: 1551

## RUDKØBING

Erik Andersens Eftf.

**K. H. FRIIS**

statsautoriseret Skibsmægler

## RUDKØBING

Tigr.-Adr.: „Skibe- Rederiet C. Clausen, Haderslev 189 - 173  
mægleren“ Rute-fart Rudkøbing-Kiel-Hamborg

## AGENTUR:

„Aug. Borgen“, Assuranceforretning, København  
De private Assurandører, København

## SØNDERBORG

**CHRISTIAN C. ALBRETSSEN**

EDSVØREN SKIBSMÆGLER

## SØNDERBORG

TELEFONER: 269 — 469 TELEGR.-ADR.: »CODAN«

## SKIVE

**AAGE BERING**

EDSVØREN SKIBSMÆGLER

## SKIVE

TELEFON: 386 & 786 TELEGRAM-ADR.  
„MÆGLEREN“

## VEJLE

**F. H. Lauenborg Christensen**

(C. HOLMS EFTERF.)

EDSVØREN SKIBSMÆGLER

## Vejle

TELEFONER: 11 OG 12 TELEGR.-ADR.: »ACTING«

s.s. *Kentucky*, Hansen, afg. Kbhvn. 19.5. til Warrington, Manchester og Liverpool.  
 s.s. *Kirsten*, afg. Casablanca 9.5.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Hull 20.5.  
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. forv. 23.5. til M.fart.  
 s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Samsø-Odense-Middelfart Ruten.  
 s.s. *Hong Haakon*, Peronard, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, afg. Port Said 21.5. til Genoa.  
 s.s. *Laura*, ank. Liverpool 12.5.  
 m.s. *Leice Mærsk*, afg. Stettin 5.5.  
 s.s. *Lexa Mærsk*, ank. Kbhvn. 14.5.  
 s.s. *Lica Mærsk*, ank. Hamburg 5.5.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Gdynia 23.5.  
 s.s. *Lilleborg*, ank. Leningrad 15.5.  
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, ank. Ust-Luga 20.5.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Rio 11.5. til Rotterdam.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Maine*, Jensen, afg. Wallnit 24.5. til Wöija.  
 s.s. *Maja*, Bergstedt, Aarhus-Hamburg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Mouritzen, pass. Donora 21.5. p. R. t. Singapore.  
 m.t. *Marie Mærsk*, afg. Falmouth 1.5.  
 s.s. *Manø*, Albertsen, afg. Valencia 19.5. til Liverpool.  
 s.s. *Margit*, Jensen, pass. Dragør 18.5. p. R. t. Rouen.  
 s.s. *Mathilde Mærsk*, ank. Frederikshavn 6.5.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. London forv. 25.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Maria Toft*, pass. Utsire 22.5. til Hamborg.  
 s.s. *Martin Carl*, Hjorth, afg. Leningrad 20.5. til Preston.  
 s.s. *Maryland*, Ankersen, afg. forv. 25.5. til Botires.  
 m.s. *Meonia*, Frandsen, afg. Malacca 22.5. til Port Swettenham.  
 s.s. *Møen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Pedersen, ank. Blyth 19.5.  
 m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. Danzig 14.5.  
 s.s. *Nidaros*, Henriksen, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 s.s. *Niel Mærsk*, ank. New York 14.5.  
 m.s. *Noah*, Larsen, ank. Kbhvn. 17.5.  
 s.s. *Nordborg*, ank. Leningrad 15.5.  
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, ank. Archangel 18.5.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Falk, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Kbhvn. forv. 30.5. til Nyk. F.  
 s.s. *Oluf Mærsk* afg. Bordeaux 14.5.  
 m.s. *Olympia*, Røder, ank. Bilbao 22.5.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Santos 23.5. til Kbhvn.  
 m.s. *Orkney*, Bom, afg. Kbhvn. 12.5. til Stevns.

## P

m.s. *Panama*, Frandsen, afg. Shimonoseki 21.5. til Tsingtao.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Leningrad 16.5.  
 m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Patricia*, Nielsen, ank. Sundsvall 14.5.  
 m.s. *Peru*, Sørensen, afg. Dalny 20.5. til Singapore.  
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. Norfolk 10.5.  
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, ank. Hammerhavn 24.5.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, afg. Blyth 19.5.

## R

s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Leith 22.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Rita Mærsk*, ank. Galway 12.5.  
 s.s. *Robert Mærsk*, afg. London 12.5.  
 s.s. *Rosenborg*, pass. Hanstholm 21.5.  
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Newcastle 23.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Riga*, Westergaard, ank. Kiel 15.5.  
 s.s. *Romø*, Teilmann-Thomsen, ank. London 20.5.

## S

s.s. *Saga*, *Thorning*, afg. Bergen 24.5. for sydgaende.  
 s.s. *Sally Mærsk*, afg. Santos 12.5.  
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Port Talbot 17.5. til Malaga.  
 s.s. *Scandia*, Michelsen, pass. Aneгада Passagen 21.5. p. R. t. Talara.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Rotterdam 24.5.  
 s.s. *Seine*, Vasse, ank. Danzig 22.5.  
 s.s. *Sejrø*, Langlykke, ank. Holmsund 17.5.  
 m.s. *Siam*, Krarup, afg. Singapore 10.5. til Aden.  
 s.s. *Sigrun*, Pedersen, afg. Bandholm 24.5. til Rønne.  
 s.s. *Silkeborg*, ank. Hull 18.5.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Danzig 19.5.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Kbhvn. 22.5. til Dunkirk.  
 s.s. *Skodsborg*, afg. Beckton 20.5.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, ank. Thorshavn 16.5.  
 s.s. *Slesvig*, Svarrer Nielsen, afg. Kbhvn. 18.5.  
 s.s. *Sonja Mærsk*, afg. New York 16.5.  
 s.s. *Stadion II*, ank. Stettin 23.5.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Antw. 19.5. til Aalborg.  
 s.s. *Stegelborg*, ank. Trångsund 20.5.  
 m.s. *Stjerneborg*, ank. Grays Harbour 16.5.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Blyth 20.5.  
 s.s. *Susan Mærsk*, afg. Venezuela 15.5.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Manchester 24.5. til Liverpool.  
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Antwerpen 24.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Søborg*, ank. Leningrad 10.5.  
 s.s. *Sønderjylland*, Posselt, Kbhvn.-Vejle Ruten.

## T

s.s. *Taarholm*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 23.5. til Odense.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Perth W.A. 2.5.  
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Crookhaven 21.5. til London.  
 s.s. *Tempo*, Sørensen, afg. Stettin 21.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Tennessee*, Arel, afg. Kbhvn. 23.5. til Gdynia.  
 s.s. *Thyra*, Jans, afg. Kbhvn. 24.5. til Aalborg.  
 s.s. *Tiber*, Hull, afg. Dunkirk 24.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Antwerpen 24.5. til Casablanca.  
 m.s. *Tonking*, Jørgensen, afg. Cristobal 21.5. til Los Angeles.  
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Nakskov 22.5. til Gdynia.  
 s.s. *Trondhjem*, Thomsen, afg. Kbhvn. 25.5. til Vestnorge.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Algier 24.5. til Tuis.

## U

s.s. *Uffe*, Hav, ank. Antwerp 22.5.  
 s.s. *United States*, Voldborg, ank. Kbhvn. 23.5.

## V

s.s. *Vendia*, Lund, ank. Struer 26.5.  
 s.s. *Vibeke Mærsk*, afg. Cartagena 11.5.  
 s.s. *Viborg*, afg. Ziguinchor 15.5.  
 m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, afg. Sydney N.S.W. 1.5.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Kiilsgaard, ank. Kbhvn. forv. 24.5.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Gyhrs, ank. B. Aires 16.5.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Grimsby 19.5.

## Y

s.s. *Ydun*, Fjeldborg, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D. F. D. S.), Jensen, Aalborg-Hamburg Ruten.

## Ø

s.s. *Ørneborg*, pass. Kbhvn. 18.5.

## Positionsliste for Sejlskibe 22. 5.34

3m. Sk. *Clytia*, Hansen, afg. Søderhamn 12.5.  
 3m. m.Sk. *Frem*, Christoffersen, ank. Burgeo 18.5.  
 3m. Sk. *Frida*, Rasmussen, afg. Westport 18.5.  
 3m. Sk. *Fuglen*, Winther, pass. Kbhvns. Red 18.5. (til Ankers).  
 3m. Sk. *Galathea*, Nielsen, afg. Fredriksstad 16.5.  
 3m. Sk. *Merkur*, Rasmussen, afg. Ærøskøbing 19.5.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORS DAG OG KOSTER I  
**ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL**

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
**AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.**

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 • 12610

samt paa alle Postkontorer

**DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S**

BEFRAGTNING, KLARERING &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

DAMPSKIBSSELSKABERNE

**„PACIFIC“ & „NORDANIA“**

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 &amp; 4240 - Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

**M. B. COHIN**TOLDBODVEJ 22  
KØBENHAVN  
K.TELEFON 1408  
TELEGRAM-ADR.:  
AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

Telefoner {Grimsby No. 6621  
Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

**JOHN SUTCLIFFE & SON**

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,  
Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

88, Mosley Street... Manchester  
7, Chapel Street... Liverpool  
Somerton Buildings,  
John Bright Street Birmingham  
229, Swan Arcade. Bradford  
"York House",  
517, St. Mary Axe, London, E. C. 3  
King's Dock . . . . Immingham**HERMAN ANDERSSON**

Etabl. 1902

Adm. Dir.: A. F. WILÉN

Skibsmæglere · Assurance · Speditører

Tel.-Adr. ANDERSSONCO. Coder: Alle Shipping-Coder

**ULEÅBORG & HAUKIPUDAS**Medlem af The Baltic and International Maritime Conference  
Medlem af The Finnish Shipbrokers Association  
Spansk Vicekonsulat**VINKE & CO.**AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM  
ANTWERPSkibsredere, Skibsmæglere og  
BefragtningsagenterSpecialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Coder: Scotts, Watkins, Bentleys.**A.B. Ostrobotnia Stevedore O.Y.****WASA**

Medlemmer af

THE ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Repræsentant i København: Jørgen A. Rasmussen

**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.****WASA (Finland)**

Medlemmer af

THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND

Tel.-Adr. EKLOF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

**D. EKLÖF & Co.**SKIBSMÆGLERE  
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITIONYXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)  
og MOLLERSVIK & HLMANGO

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

**CADENIUS & GRAHN A/B**

SKIBSMÆGLERE

DAMPSKIBS- &amp; BEFRAGTNINGS AGENTER

KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

**KOTKA - Finland**

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotkae

**SCANDINAVIAN COAL BUYERS****IN A NUTSHELL**

GUIDE TO SCANDINAVIAN COAL IMPORTERS,

COAL AGENTS AND SHIPOWNERS

Price, 10/-, post free.

SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE

(The International Weekly)

33, Amaliegade

Copenhagen, Denmark

FOREIGN BUNKERING

TOWAGE

STEVEDORING

PROVISION-

AGENTS

**DANISH MARITIME SERVICE**TELEGRAMS:  
"AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

**COPENHAGEN**

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

50. Aargang.

København 23. Maj 1934.

Nr. 21.

---

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S.- og E.-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

---

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staaar 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, og de der angaar Fyr, er angivet fra Søen.*

---

## I. Østersøen.

1163. Danmark. Rødsand S. Klokketønde atter i Orden.  
Klokketønden *Rødsand S.* paa c.  $54^{\circ} 33' N.$   $11^{\circ} 56' E.$  er atter i Orden.  
(E. f. S. Nr. 20/1158 1934.)
1164. (T). Sverige S.-Kyst. Trälleborg. Lystønder inddrages midlertidigt.  
(U. f. s. Nr. 20/1263. Stockholm 1934.)  
I Løbet af Juni og Juli d. A. vil de 3 Lystønder ved E.-Siden af Indsejlingsrenden til *Trälleborg* midlertidigt blive inddraget, een ad Gangen.  
c.  $55^{\circ} 21' N.$   $13^{\circ} 09' E.$
1165. Sverige. Gotland N.-Kyst. Fårösund N.-Gatt. Sømærke udlagt.  
(U. f. s. Nr. 20/1260. Stockholm 1934.)  
En Stage er udlagt paa c.  $57^{\circ} 55' N.$   $19^{\circ} 02' E.$ , ved E.-Siden af en  $4,8$  m Grund.  
(E. f. S. Nr. 4/172 1934. Kort Nr. 268.)
1166. Sverige. Gotland E.-Kyst. Slite S. Grund forgæves eftersøgt.  
(U. f. s. Nr. 20/1261. Stockholm 1934.)  
 $5,5$  m Grunden, der var rapporteret at ligge paa c.  $57^{\circ} 37',0 N.$   $18^{\circ} 51',7 E.$ , er forgæves eftersøgt.  
(E. f. S. Nr. 40/2313 1933.)
1167. Sverige. Stockholm Skærgaard. Landsort—Södertälje. N. Kalkgrund. Sømærke inddraget.  
(U. f. s. Nr. 20/1258. Stockholm 1934.)  
Stagen med Kost paa c.  $59^{\circ} 00',5 N.$   $17^{\circ} 43',4 E.$ , ved *N. Kalkgrund*, er permanent inddraget.  
(E. f. S. Nr. 4/187 1934.)
1168. Sverige. Stockholm Skærgaard. Nämjöfjärden. Husaröknall. Afmærkning forandret.  
(U. f. s. Nr. 20/1258. Stockholm 1934.)  
1. Det røde, faste Sømærke paa Grunden *Husaröknall* er permanent inddraget.  
2. En Stage med Kost over 1 Ballon er udlagt paa c.  $59^{\circ} 11',2 N.$   $18^{\circ} 33',7 E.$ , tæt NW. for Grunden.  
(E. f. S. Nr. 4/188 1934.)

1169. Sverige. Stockholm. W.-lige Løb Dalarö—Saltsjöbaden. Sømærker inddraget.  
(U. f. s. Nr. 20/1258. Stockholm 1934.)  
Nedennævnte Sømærker er permanent inddraget:  
1. Stagen med Kost paa c.  $59^{\circ} 14',_9$  N.  $18^{\circ} 21',_2$  E.  
2. Stagen paa c.  $59^{\circ} 15',_3$  N.  $18^{\circ} 20',_5$  E.  
(E. f. S. Nr. 4/189 1934.)
1170. Sverige. Stockholm Skærgaard. Løbet over Askrikefjärden. Sømærke inddraget.  
(U. f. s. Nr. 20/1258. Stockholm 1934.)  
Stagen med Kost paa c.  $59^{\circ} 23',_3$  N.  $18^{\circ} 12',_4$  E. er permanent inddraget.  
(E. f. S. Nr. 4/190 1934.)
1171. Sverige. Stockholm Skærgaard. Sandhamnsleden. Sandön N. og Vindö N. Sømærker inddraget.  
(U. f. s. Nr. 20/1258. Stockholm 1934.)  
Stagerne med Kost paa henholdsvis c.  $59^{\circ} 17',_7$  N.  $18^{\circ} 54',_2$  E. og c.  $59^{\circ} 22',_8$  N.  $18^{\circ} 40',_9$  E. er permanent inddraget.  
(E. f. S. Nr. 4/191 1934.)
1172. Sverige. Öregrundsgrepen. Norrbådan. Sømærke inddraget.  
(U. f. s. Nr. 20/1257. Stockholm 1934.)  
Stagen med Kost paa c.  $60^{\circ} 27',_2$  N.  $18^{\circ} 22',_0$  E., ved *Norrbådan*, er permanent inddraget.  
(E. f. S. Nr. 5/233 1934.)
1173. Sverige. Bottniske Bugt. Gävle. Limön S. Sømærke inddraget.  
(U. f. s. Nr. 20/1256. Stockholm 1934.)  
Stagen med Kost paa c.  $60^{\circ} 42',_4$  N.  $17^{\circ} 20',_2$  E. er permanent inddraget.  
(E. f. S. Nr. 5/234 1934.)
1174. Sverige. Bottniske Bugt. Gävle. Skræddarhällan. Sømærker inddraget.  
(U. f. s. Nr. 20/1256. Stockholm 1934.)  
Nedennævnte Sømærker ved den W.-lige Gren ved *Skrædderhällan* af Løbet til *Gävle* er permanent inddraget:  
1. Stagerne paa henholdsvis c.  $60^{\circ} 45',_9$  N.  $17^{\circ} 22',_2$  E. og c.  $60^{\circ} 45',_3$  N.  $17^{\circ} 22',_0$  E.  
2. Stagen med Kost paa c.  $60^{\circ} 45',_4$  N.  $17^{\circ} 22',_0$  E.  
(E. f. S. Nr. 5/235 1934.)
1175. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Söderhamn Indløb. Ny Lys- og Fløjtetønde udlægges.  
(U. f. s. Nr. 20/1255. Stockholm 1934.)  
I Løbet af September 1934 udlægges en sort- og rødmalet Lys- og Fløjtetønde, *Lilljungfruens angöringsboj*, der skal vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6<sup>s</sup>, paa c.  $61^{\circ} 16'$  N.  $17^{\circ} 28'$  E., 6<sub>9</sub> Sm  $31',_5$  fra *Storjungfrun* Fyr paa c.  $61^{\circ} 10',_1$  N.  $17^{\circ} 20',_3$  E. og 1<sub>9</sub> Sm  $112^{\circ}$  fra 1<sub>7</sub> m Grunden *Hällgrund*.
1176. Finland. Bottniske Bugt. Storkallegrund Fyrskib genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 13/361. Helsingfors 1934.)  
Fyrskibet *Storkallegrund* paa c.  $62^{\circ} 40'$  N.  $22^{\circ} 39'$  E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 1/16 1934.)
1177. Finland. Skärgårdshavet. Åland Skærgaard. Lemströms Kanal. Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 13/367. Helsingfors 1934.)  
Nedennævnte Fyr er atter tændt:  
*Lemströms övre* c.  $60^{\circ} 06'$  N.  $20^{\circ} 01'$  E. *Lemströms nedre*.  
(E. f. S. Nr. 4/200 1934.)

**1178. Finland. Finske Bugt. Uuraanportti norra Fyr forandret.**

(U. f. s. Nr. 13/376. Helsingfors 1934.)

*Uuraanportti norra* Fyr paa c. 60° 37' N. 28° 34' E. er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 1<sup>s.</sup>, Blink 0,3<sup>s.</sup>, Mørke 0,7<sup>s.</sup>. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pej. fra c. 163° til c. 208°.
2. Hvidt i — - c. 208° - c. 65°.
3. Rødt i Pej. fra c. 65° til c. 118°.

Iøvrigt uforandret.

Fyret lyser afvekslende med *Uuraanportti södra* Fyr.

(E. f. S. Nr. 39/2277 1933.)

**1179. Finland. Finske Bugt. Uuraanportti södra Fyr forandret.**

(U. f. s. Nr. 13/377. Helsingfors 1934.)

*Uuraanportti södra* Fyr paa c. 60° 37' N. 28° 34' E. er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 1<sup>s.</sup>, Blink 0,3<sup>s.</sup>, Mørke 0,7<sup>s.</sup>. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pej. fra c. 48° til c. 65°.
2. Hvidt i — - c. 65° - c. 70°.
3. Rødt i — - c. 70° - c. 87°.
4. Grønt i — - c. 87° - c. 97°.
5. Hvidt i — - c. 97° - c. 111°.
6. Rødt i Pej. fra c. 111° til c. 153°.
7. Grønt i — - c. 153° - c. 195°.
8. Hvidt i — - c. 195° - c. 221°.
9. Rødt i — - c. 221° - c. 266°.

Iøvrigt uforandret.

Fyret lyser afvekslende med *Uuraanportti norra* Fyr.

(Se Tillæg.)

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****1180. Danmark. Sundet. Lappegrund. Oplysning om Dybder.**

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 19/1045 1934 meddeles, at der ved den fornylig afsluttede Undersøgelse af Dybdeforholdene paa *Lappegrund*en yderligere er fundet følgende Uoverensstemmelser med Søkortet:

- a. En 4,7 m Pulle (Sand) ligger paa 56° 02' (51") R. 12° 37' (16") E.
- b. En 4,9 m Pulle (Sand) ligger paa 56° 02' (50") N. 12° 37' (15") E.

Begge disse Puller ligger paa samme Plade med knapt 5 m Vand S. for den rød- og hvidstribede Spidstønde med Ballon, *Lappegrund S.*

2. En 4,3 m Pulle (fint Sand) ligger paa 56° 03' (06") N. 12° 37' (10") E.

Denne Pule ligger paa en 3—400 m lang og c. 50 m bred Ryg, der strækker sig N. efter fra den i (1) nævnte Spidstønde med Ballon langs den gamle 6 m Kurve, med Dybder under 4,8 m.

3. Mindste Dybde paa *Bloklusgrund* paa 56° 03' (26") N. 12° 36' (42") E. er nu 2,7 m.

Paa en Stenpulle tæt W. for Blokhuset fandtes 2,8 m. Hele den læge Del af Grunden har en Udstrækning af c. 100 m i NNW.—SSE. og c. 75 m tværs derpaa.

(E. f. S. Nr. 19/1045 1934. Kort Nr. 312, 210, 211, 278 og 280. Danske Lods, Side 249.)

**1181. (P). Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborgsund. Nykøbing Jernbanebro. Kabel udlægges.**

I Løbet af Juni d. A. udlægges et nyt Højspændingskabel tæt S. for Gennemsejlingsaabningen i *Nykøbing* Jernbanebro ved Siden af de tidligere udlagte Højspændingskabler. c. 54° 45',6 N. 11° 51',9 E.

(Kort Nr. 232 og 244. Danske Lods, Side 524. Havnelods, Side 140.)

**1182. (T). Danmark. Lille-Bælt. Snævringen. Lille-Bælt's Broen. Bestemmelser om Passage indskærpes. Advarsel.**

*Al Passage af Broen skal, saavel om Dagen som om Natten, foregaa imellem Pillerne Nr. 2 og 3 (de midterste Piller), saaledes at Skibene om Natten skal holde sig i Borup W. Vinkelfyrs hvide, faste Vinkel, der leder fri tæt N. om Pille Nr. 2 og tæt S. om Pille Nr. 3.*

Opmærksomheden henledes paa, at Strømmen ved Broen vil skære — undertiden meget haardt — c. 3 Streger ind mod Pille Nr. 3 henholdsvis fra en SSE.-lig Retning, naar Strømmen i Bæltet er S.-gaaende, og fra en WSW.-lig Retning, naar Strømmen i Bæltet er N.-gaaende.

Advarsel. Skibe advares imod at passere Broen udenfor Aabningen mellem de to midterste Bropiller, og al Passage mellem disse maa ske med Forsigtighed og Agtpaaagivenhed. Om Natten bør Skibe, navnlig ved haard Strøm i Bæltet, saavidt muligt undgaa at passere hinanden mellem Bropillerne.

c.  $55^{\circ} 31' N. 9^{\circ} 43' E.$

(E. f. S. Nr. 13/821 1933 og 1/39 1934.)

**1183. Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa. Afmærkning for Muslingepæle inddraget.**

De fire Pæle med Ballon, som afmærkede et Omraade for Muslingeavl S. for *Aabenraa* Havn, er permanent inddraget.

c.  $55^{\circ} 02',2 N. 9^{\circ} 25',9 E.$

(Kort Nr. 318, 282, 241 og 298. Danske Lods, Side 370, Tillæg Nr. 3, Side 55.)

**1184. Danmark. Lille-Bælt. Aabenraa. Oplysning om Havn.**

Paa Sydhavnens N.- og W.-Side er udenfor det gamle Bolværk opført en ny Kaj, hvorved Vanddybden ved den N.-lige Kaj er forøget til  $4,27$  m, ved den W.-lige Kajs N.-Ende  $4,27$  m og ved S.-Enden  $3,0$  m.

c.  $55^{\circ} 02',5 N. 9^{\circ} 25',9 E.$

(Kort Nr. 318. Danske Lods, Side 370, Tillæg Nr. 3, Side 55. Havnelods, Side 13, Tillæg Nr. 3, Side 19.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**1185. (P). Sverige. Kattegat. Vinga NW. Vinga ungar Lys- og Fløjtetønde ombyttes midlertidigt.**

(U. f. s. Nr. 20/1272. Stockholm 1934.)

Lys- og Fløjtetønden *Vinga ungar* paa c.  $57^{\circ} 39' N. 11^{\circ} 34' E.$  vii omkring den 1. Juni d. A. midlertidigt for et Tidsrum af c. 3 Uger bliver ombyttet med en almindelig rød Lystønde med samme Fyrkarakter.

**1186. Sverige. Kattegat. Ankerpladsen ved Käsö. Sømærker inddraget.**

(U. f. s. Nr. 20/1316. Stockholm 1934.)

Nedennævnte Sømærker er permanent inddraget:

1. Stagerne paa henholdsvis c.  $57^{\circ} 37',9 N. 11^{\circ} 45',1 E.$  og c.  $57^{\circ} 37',9 N. 11^{\circ} 45',4 E.$
2. Stagerne med Kost paa henholdsvis c.  $57^{\circ} 38',1 N. 11^{\circ} 44',9 E.$ , c.  $57^{\circ} 38',0 N. 11^{\circ} 45',3 E.$  og c.  $57^{\circ} 37',9 N. 11^{\circ} 45',7 E.$

(E. f. S. Nr. 5/263 1934.)

**1187. Sverige. Kattegat. S.-lige Løb til Göteborg. Donsöhuvud—Knarrholmen. Sømærker inddraget.**

(U. f. s. Nr. 20/1316. Stockholm 1934.)

Nedennævnte Sømærker er permanent inddraget:

Stagerne med Kost paa henholdsvis c.  $57^{\circ} 36',1 N. 11^{\circ} 49',5 E.$ , c.  $57^{\circ} 36',3 N. 11^{\circ} 49',6 E.$  og c.  $57^{\circ} 36',4 N. 11^{\circ} 49',7 E.$

(E. f. S. Nr. 5/264 1934.)

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

**1188. Nordsøen. Lyngvig Fyr W. Drivende Vrag forgæves eftersøgt.**

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 19/1070 1934 meddeles, at det deri omtalte drivende Vragods, der var observeret paa c.  $56^{\circ} 03' N. 7^{\circ} 19' E.$ , c. 26 Sm W. for *Lyngvig* Fyr, forgæves er eftersøgt.

(E. f. S. Nr. 19/1070 1934.)

**1189. Danmark. Juvre Dyb. Dybde paa Barre aftaget.**

Dybden paa Barren ved Indsejlingen til *Juvre Dyb* er aftaget til  $1,5$  m ved Lavvande.

$55^{\circ} 13' (15'') N. 8^{\circ} 22' (55'') E.$

(Kort Nr. 245, 255 og 264. Danske Lods, Side 97.)

**1190. Holland. Zeegat van Zieriksee. Middensteenbank. Dybde aftaget.**

(B. a. Z. Nr. 103/1098. 's-Gravenhage 1934.)

Dybden paa  $51^{\circ} 39' 08''$  N.  $3^{\circ} 21' 00''$  E., c. 200 m SE. for Lys- og Fløjtetønden *Midden. Steenbank*, er aftaget til 7,8 m.

(Kort Nr. 264.)

**1191. England. East Goodwin Fyrskib. Radiofyr oprettet.**

(N. t. M. Nr. 9. Trinity House, London 1934.)

Radiofyret til Forsøg om Bord i Fyrskibet *East Goodwin* paa c.  $51^{\circ} 13' N.$   $1^{\circ} 36' E.$  er nu permanent. Kaldesignal: MEG. Bølgelængde: 297,5 kc/s (1008,4 m). Tonefrekvens: 535 c/s.

Signalet er:

a. Bogstaverne MEG 3 Gange . . . . .	15 s.
b. Streg . . . . .	5 s.
c. Pause . . . . .	0,5 s.
d. Streg . . . . .	2 s.
e. 12 Streger . . . . .	16 s.
f. Pause . . . . .	1,5 s.
g. Bogstaverne MEG 7 Gange . . . . .	35 s.
h. Streg . . . . .	5 s.
i. Pause . . . . .	0,5 s.
j. Streg . . . . .	2 s.
k. 12 Streger . . . . .	16 s.
l. Pause . . . . .	1,5 s.
m. Bogstaverne MEG 1 Gang . . . . .	5 s.
n. Pause . . . . .	4 m. 15 s.
Periode . . . . .	6 m.

Udsendelse finder kun Sted under Taage og i usigtbart Vejr hver 6<sup>m</sup>. begyndende ved fuldt Klokkeslet.Undervandsmembranen afgiver ligesom tidligere Bogstaverne EG hver 30<sup>s</sup>., og hver 2den og 4de Udsendelse (altsaa 2 Gange i hver 6<sup>m</sup>.) falder Begyndelsen af Undervandssignalet samtidig med Afslutningen af Radiosignalet Streg af 2<sup>s</sup>. Varighed.Det modtagende Skibs Afstand i Sm fra Fyrskibet faas ved at tælle Antallet af Streger i Radiosignalet efter 2<sup>s</sup>. Stregen, indtil man hører Undervandssignalet.For at adskille de samtidige Undervandsmembransignaler fra de øvrige giver Undervandsmembranen Bogstavet V 3<sup>s</sup>. efter Afslutningen af Signalet umiddelbart forud for det samtidige Signal, d. v. s. Begyndelsen af Undervandssignalet umiddelbart efter Bogstavet V falder samtidig med Radiosignalet.

(E. f. S. Nr. 15/929 1933. Kort Nr. 264.)

**1192. (P). England. Themsen Munding. Swin Channel. Afmærkning forandres.**

(N. t. M. Nr. 12. Trinity House, London 1934.)

Omkring den 14. August d. A. forandres Afmærkningen i *Swin Channel*, som følger:1. *South West Middle* Lys- og Klokketønde ombyttes med en Lystønde med samme Fyrkarakter, der flyttes c. 0,35 Sm SW. efter.2. *North East Maplin* Lystønde ombyttes med en Lys- og Klokketønde, der skal vise hvidt Et-Blink hver 2½<sup>s</sup>., og som flyttes c. 0,4 Sm SW. t. S. efter.3. *Maplin Edge Buoy* flyttes c. 0,7 Sm SW. t. S. efter.c.  $51^{\circ} 37' N.$   $1^{\circ} 06' E.$ 

(Se Tillæg.)

**V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.****1193. England S.-Kyst. Isle of Wight. Niton. Ny Radiopejlstation oprettet.**

(N. t. M. Nr. 626. London 1934.)

En ny Radiopejlstation *Niton A* er oprettet paa  $50^{\circ} 34' 52'' N.$   $1^{\circ} 17' 59'' W.$  Kaldesignal: GNI. Bølgelængde: 500 kc/s (600 m), 375 kc/s (800 m).



Den tidligere Radiopejlstation paa  $50^{\circ} 34' 42''$  N.  $1^{\circ} 17' 10''$  W. forbliver som Reserve og benævnes *Niton B*.

Bogstaverne „A“ eller „B“ sendes Skibene efter Radiopejlingen for at angive med hvilken Antenne Pejlingen er taget.

Normalt vil Pejlingerne blive taget paa Bølgelængde 375 kc/s, men hvis det ønskes, kan Pejlinger ogsaa tages paa Bølgelængde 500 kc/s.

De paalidelige Sektorer er, som følger:

	Station „A“	Station „B“
Paa 375 kc/s:	$80^{\circ} - 310^{\circ}$	$\left\{ \begin{array}{l} 128^{\circ},5 - 201^{\circ},5 \\ 214^{\circ},5 - 245^{\circ},5 \end{array} \right.$
Paa 500 kc/s:	$69^{\circ} - 310^{\circ}$	$\left\{ \begin{array}{l} 128^{\circ},5 - 201^{\circ},5 \\ 214^{\circ},5 - 245^{\circ},5 \end{array} \right.$

*Niton* Radiostations Plads er uforandret.

#### 1194. (T). England S.-Kyst. Southampton Water. Calshot Spit Fyrskib flyttes midlertidig.

(N. t. M. Nr. 13. Trinity House, London 1934.)

Omkring den 29. Maj d. A. flyttes Fyrskibet *Calshot Spit* paa c.  $50^{\circ} 48'$  N.  $1^{\circ} 17'$  W. midlertidigt for et Tidsrum af c. 10 Dage c. 60 m W. efter, medens der foretages Uddybningsarbejder i umiddelbar Nærhed af Fyrskibets Plads.

Nærmere Meddelelse om Fyrskibets Genudlægning paa dets faste Station fremkommer ikke.

#### 1195. Skotland W.-Kyst. Clyde. Greenock. Oplysning om Lystønde.

(N. t. M. Nr. 737. London 1934.)

Lystønde Nr. 7 er sortmalet og viser hvidt Lys med En-Formørkelscr hver 6<sup>s</sup>. Den ligger paa c.  $55^{\circ} 57'$  N.  $4^{\circ} 44'$  W., c. 0,2 Sm N. for *Victoria* Havn.

### VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

#### 1196. Frankrig. Adour. Signal for Bugserbaad.

(A. a. N. Nr. 19/857. Paris 1934.)

Skibe, som ønsker Bugserhjælp for Passagen over *Adour* Barre, skal hejse det internationale Signal YA.

c.  $43^{\circ} 30'$  N.  $1^{\circ} 32'$  W.

#### 1197. Spanien SW.-Kyst. Banco del Hoyo. Oplysning om Plads m. m.

(N. t. M. Nr. 736. London 1934.)

En Dybde paa 16,5 m findes paa c.  $36^{\circ} 05'$  N.  $6^{\circ} 15'$  W., 12,3 Sm 239° fra Kap *Trafalgar* Fyr. — Dybden omgives i Kortet med en 18,3 m (10 fathoms) Kurve gennem følgende Punkter:

N.-Grænse:  $36^{\circ} 04' 48''$  N.  $6^{\circ} 15' 12''$  W.

E.-Grænse:  $36^{\circ} 04' 12''$  N.  $6^{\circ} 14' 54''$  W.

S.-Grænse:  $36^{\circ} 03' 48''$  N.  $6^{\circ} 15' 18''$  W.

Banken, hvis Navn er *Banco del Hoyo*, er c. 0,3 Sm bred.

#### 1198. Marokko. Fédala (Fdala). Oplysning om Havn.

(N. f. S. Nr. 19/1661. Berlin 1934.)

Indløbet til *Fédala* Havn paa c.  $33^{\circ} 43'$  N.  $7^{\circ} 23',5$  W. er 80 m bredt. Dybden i Indløbet og i det indre Havnebassin er ved Lavvande 6 m og ved Højvande 9 m, og ude i Omraadet vinkelret paa Kajen 8,5 og 12 m. Under Losning forfølger Skibe af Middeltonnage ved den 70 m lange Kaj og maa betjene sig af egne Hjælpemidler, da Havnen hverken har Kraner eller elektrisk Lys.

Havnen raader over en mindre Bugserbaad, men hvis Skibe af Middeltonnage har Brug for en stærkere Bugserbaad, maa de bestille en saadan i *Casablanca*.

I daarligt Vejr, især med Vinde fra fjerde Kvadrant, er Indsejlingen farlig.

**1199. Afrika W.-Kyst. Spansk Guinea. Corisco Bugt N. Forskellige Oplysninger.**

(N. f. S. Nr. 19/1666. Berlin 1934.)

1. *Punta Iduma*, c. 15 Sm NE. for *Cabo San Juan* (c. 1° 10' N. 9° 21' E.), er let kendeligt paa et Klipperev, der strækker sig i N.-lig Retning ud fra Pynten og ligner en Mole. I flere Kort er Pynten fejlagtig kaldet *Punta Dioni*. Den rigtige *Punta Dioni* ligger c. 4 Sm længere mod NE.

2. *Rio Aye* udmunder c. 1,5 Sm S. for *Punta Iduma*. Paa højre Side af Munden ligger en godt synlig, grønmalet Toldbygning.

3. *Rio Etembue* udmunder c. 7,5 Sm SSW. for *Punta Iduma*. Paa højre Side af Munden ligger et sort og hvidt, vandret stribet, toetages Hus. I flere Kort er her fejlagtig anført Navnet *Aye*.

4. c. 7 Sm SW. for *Punta Iduma* er udlagt en rød Spidstønde med Stage. Tønden angiver Ankerpladsen.

(Se Tillæg.)

**VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.****1200. (T). Argentina. Quequén. Oplysning om Dybde.**

(U. f. s. Nr. 20/1292. Stockholm 1934.)

Mindste Dybde i Indsejlingsløbet til *Quequén* Havn var den 3. April d. A. 6,4 m. c. 38° 35' S. 58° 42' W.

**VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.****1201. Rusland. Sorte Hav. Batum. Fyr forandret. Lystønde udlagt.**

(N. t. M. Nr. 705. London 1934.)

1. Det bageste Ledefyr paa c. 41° 40' N. 41° 39' E. er forandret til at vise rødt Et-Blink hver 2½<sup>s</sup>.

2. En rød Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 2,5<sup>s</sup>, er udlagt paa c. 41° 40' N. 41° 39' E., 0,465 Sm 34° fra *Batum* hvide, faste Fyr med Et-Blink.

**1202. (T). Tunis. Bizerta. Opmaalingsmærker midlertidig udlagt.**

(A. a. N. Nr. 19/853. Paris 1934.)

Opmaalingsmærker, c. 5 m høje, er midlertidig udlagt paa forskellige Steder indenfor et Omraade, der er begrænset af Breddeparallellellens 37° 55' N. og Meridianerne gennem *Cani* og *La Callé*.

c. 37° 16' N. 9° 50' E.

**1203. Marokko. Ceuta Anduvning. Oplysning om Vrag.**

(A. a. l. N. Nr. 19/564. San Fernando 1934.)

Vraget, der ligger sunket paa 35° 54' (20") N. 5° 17' (26") W., er nu ikke mere synligt over Vandet.

**IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.****1204. Afrika S.-Kyst. Algoa Bugt. Vrag afmærket.**

(N. t. M. Nr. 82. Johannesburg 1934.)

Vraget af Dampskibet *Paris Maru* ligger sunket paa 33° 55' 28" S. 25° 39' 42" E. En grøn Vraglystønde, der viser grønt, fast Lys, er udlagt 0,1 Sm S. for Vraget i Linien *Humewood* Baaker overet.

Skibe, der er for indgaaende til eller for udgaaende fra Ankerpladsen, skal gaa S. om Vraglystønden.

1205. **Malacca Stræde. Pulo Penang. North Chanael Fyrskib. Oplysning om Fyrskib.**  
(N. f. S. Nr. 19/1677. Berlin 1934.)  
Fyrskibet *North Channel* paa c.  $5^{\circ} 33' N$ .  $100^{\circ} 14' E$ . er et forhenværende c. 20 m langt Færgekib og ligner paa længere Afstand, da Roret kan ses over Vandet, en Slæbe- eller Kystdamper. Det hvide Navn paa Siderne har kun ringe Højde og kan først læses, naar man er i Nærheden af Skibet. Foruden et firearmet Stillads til Fyrlanternen er Fyrskibet forsynet med en tynd Mast med en sort Ballon i Højde med Fyrlanternen. Fyrskibet kan om Dagen ses paa en Afstand af c. 9 Sm og Fyret i en maaneklar Nat paa en Afstand af c. 10 Sm.

## X. Asiens E.-Kyst med Japan.

1206. **Sunda Øerne. Banka E.-Kyst. Afmærkning forandret.**  
(B. a. Z. Nr. 103/1095. 's-Gravenhage 1934.)  
1. Ballonbaaken paa c.  $2^{\circ} 01' S$ .  $106^{\circ} 16' E$ ., paa Banken E. for *Karang Merak*, er permanent nedlagt og erstattet med en hvid Spidstønde med Ballon, som er udlagt paa  $2^{\circ} 01' 34'' S$ .  $106^{\circ} 16' 44'' E$ .  
2. *Pedis Selatan* Keglebaake paa c.  $1^{\circ} 53',8 S$ .  $106^{\circ} 15' E$ . er permanent nedlagt. Stumpstønden med afstumpet Kegle forbliver ude.  
3. Den sorte Keglebaake paa c.  $2^{\circ} 12' S$ .  $106^{\circ} 29' E$ . er permanent nedlagt.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

1207. (T). **Finland. Leppävaara (Alberga) Radiopejlstation midlertidig ude af Virksomhed.**  
(U. f. s. Nr. 13/375. Helsingfors 1934.)  
*Leppävaara (Alberga)* Radiopejlstation paa  $60^{\circ} 13' 04'' N$ .  $24^{\circ} 49' 52'' E$ . er indtil videre ude af Virksomhed.

---

## Tillæg.

### I. Østersøen.

1208. **Sverige. Bottniske Bugt. Östra Kvarken Fyrskib genudlagt.**  
(Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmö.)  
Fyrskibet *Östra Kvarken* paa c.  $63^{\circ} 34' N$ .  $20^{\circ} 56' E$ . er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 52/2974 1933.)
1209. **Sverige. Bottniske Bugt. Norströmsgrund Fyrskib genudlagt.**  
(Telegram fra Lods-kaptajnen i Trälleborg.)  
Fyrskibet *Norströmsgrund* paa c.  $65^{\circ} 08' N$ .  $22^{\circ} 20' E$ . er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 51/2910 1933.)
1210. **Letland. Riga Bugt. Randa Lys- og Fløjtetønde genudlagt.**  
(N. t. M. Nr. 3/9. Riga 1934.)  
Lys- og Fløjtetønden *Randa* paa c.  $57^{\circ} 48' N$ .  $24^{\circ} 14' E$ . er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 49/2778 1933.)

- 1211. Letland. Riga Bugt. Dangavgriva Lystønde ved Losseplads genudlagt.**  
(N. t. M. Nr. 3/9. Riga 1934.)  
Den sorte Lystønde ved Lossepladsen paa c.  $57^{\circ} 05',_5$  N.  $24^{\circ} 01',_8$  E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 45/2576 1933.)
- 1212. Letland. Riga Bugt. Dangavgriva. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.**  
(N. t. M. Nr. 3/9. Riga 1934.)  
Lys- og Fløjtetønden *Dangavgriva* paa c.  $57^{\circ} 05'$  N.  $23^{\circ} 59'$  E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 2/73 1934.)
- 1213. Letland. Irben Stræde. Michailovsk. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.**  
(N. t. M. Nr. 3/8. Riga 1934.)  
Lys- og Fløjtetønden *Michailovsk* paa c.  $57^{\circ} 39'$  N.  $21^{\circ} 48'$  E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 2/74 1934.)
- 1214. (P). Letland. W.-lige Indløb til Irben Stræde. Afmærkning forandres.**  
(N. t. M. Nr. 3/10. Riga 1934.)  
I Løbet af den nærmeste Tid vil nedennævnte Forandringer ved Afmærkningen af det W.-lige Indløb til *Irben Stræde* blive foretaget:
1. Følgende Tønder inddrages permanent:
    - a. Rød Spirtønde med 1 rød opadv. Kost paa c.  $57^{\circ} 39',_2$  N.  $21^{\circ} 40',_5$  E.
    - b. — — — — — c.  $57^{\circ} 39',_2$  N.  $21^{\circ} 41',_2$  E.
    - c. — — — — — c.  $57^{\circ} 34',_7$  N.  $21^{\circ} 40',_0$  E.
    - d. Sort og hvid Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa c.  $57^{\circ} 33',_7$  N.  $21^{\circ} 40',_1$  E.
  2. Følgende Tønder udlægges:
    - a. En sort og hvid Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa c.  $57^{\circ} 39',_5$  N.  $21^{\circ} 38',_6$  E.
    - b. En sort og hvid Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa c.  $57^{\circ} 38',_9$  N.  $21^{\circ} 38',_6$  E.
    - c. Rød Spirtønde med 1 rød opadv. Kost paa c.  $57^{\circ} 38',_6$  N.  $21^{\circ} 39',_2$  E.
    - d. — — — — — c.  $57^{\circ} 38',_3$  N.  $21^{\circ} 40',_9$  E.
    - e. En hvid og rød Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa c.  $57^{\circ} 38',_9$  N.  $21^{\circ} 41',_4$  E.
    - f. En hvid og rød Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa c.  $57^{\circ} 39',_5$  N.  $21^{\circ} 42',_0$  E.
- (Kort Nr. 268.)
- 1215. (T). Letland. Ovisi Fyrskib. Afmærkning midlertidig forandret.**  
(N. t. M. Nr. 3/11. Riga 1934.)  
Spirtønden, der midlertidig var udlagt paa Fyrskibet *Ovisi's Station* paa c.  $57^{\circ} 38',_6$  N.  $21^{\circ} 36',_2$  E., er ombyttet med en Lystønde med samme Fyrkarakter som Fyrskibet. Lystønden vil forblive ude under Fyrskibets Reparation.  
(E. f. S. Nr. 18/990 1934.)
- 1216. Letland. Windau (Ventpils) Havn. Nyt Lodstaarn opført.**  
(N. t. M. Nr. 3/12. Riga 1934.)  
Et nyt, ottekantet, 20,5 m højt Lodstaarn er opført paa c.  $57^{\circ} 23',_8$  N.  $21^{\circ} 31',_6$  E., c. 920 m 310° fra Bagfyret. — Det gamle Lodstaarn er revet ned.  
(Kort Nr. 269.)
- 1217. (T). Tyskland. Greifswalder-Oie S. Zinnowitz Anduvning. Midlertidig Afmærkning.**  
(N. f. S. Nr. 20/1721. Berlin 1934.)  
En hvid Spirtønde med rød S.-Topbetegnelse, *Zinnowitz-Bank S.*, er midlertidig udlagt i c. 8 m Vand paa c.  $54^{\circ} 05',_7$  N.  $13^{\circ} 58',_2$  E., ved S.-Enden af *Zinnowitz Banke*. Tønden vil blive liggende ude til Slutningen af September 1934.

1218. (T). Tyskland. Greifswalder-Oie S. Zinnowitz Bro NE. Midlertidig Afmærkning.  
(N. f. S. Nr. 20/1721. Berlin 1934.)  
En hvid Spirtønde med rød N. Topbetegnelse, *Zinnowitz-Brücke N.*, er midlertidig udlagt i c. 6 m Vand paa c.  $54^{\circ} 05'_{,3}$  N.  $13^{\circ} 55'_{,9}$  E., c. 500 m NE. for Landingsbroens Hoved. Tønden vil blive liggende ude til Slutningen af September 1934.
1219. Tyskland. Rügen E.-Kyst. Arkona Fyr SE. Vrag fjernet. Vragafmærkning inddraget.  
(N. f. S. Nr. 20/1723. Berlin 1934.)  
Vraget af det c. 8000 ts store Dampskib, der laa opankret paa c.  $54^{\circ} 38'$  N.  $13^{\circ} 25'_{,3}$  E., er fjernet og Vragafmærkningen inddraget.  
(E. f. S. Nr. 20/1108 1934.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1220. Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal Ledefyr. Forfyr atter paa Plads.  
Arbejdet paa den nye Høfde Nr. 70 i *Tyborøn Kanal*, c. 600 m S. for *Havmolen* (Høfde Nr. 72), er nu saavidt fremskredet, at Rambukken ikke mere kan skygge for Forfyret i *Tyborøn Kanal* Ledefyrline, hvorfor Forfyret nu atter vises fra den dertil bestemte Baake. c.  $56^{\circ} 43'_{,3}$  N.  $8^{\circ} 14'_{,7}$  E.  
(E. f. S. Nr. 24/1518 1933. Fyr-Fort. Nr. 511 b.)

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1221. (P). Holland. Zeegat van Brouwershaven. West Schouwen Fyr forandres. Fyr slukkes midlertidigt. Schouwenbank Fyrskib inddrages. Lystønder udlægges.  
(B. a. Z. Nr. 111/1183. 's-Gravenhage 1934.)  
1. Omkring den 23. Juni d. A. forandres *West Schouwen Fyr* paa c.  $51^{\circ} 42'_{,5}$  N.  $3^{\circ} 41'_{,5}$  E. til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $15^s$ , Blink  $0_{,4}^s$ , Mørke  $2_{,6}^s$ , Blink  $0_{,4}^s$ , Mørke  $11_{,6}^s$ . Synsvidde:  $19_{,7}$  Sm.  
Paa Grund af Forandringen vil det nuværende Fyr være slukket Natten mellem den 19. og 20. Juni d. A.  
2. Omtrent samtidig med Tændingen af *West Schouwen* nye Fyr inddrages Fyrskibet *Schouwenbank* paa c.  $51^{\circ} 47'$  N.  $3^{\circ} 28'$  E. permanent og erstattes med 3 Lystønder, der udlægges langs Kysten. Nærmere Meddelelse vil fremkomme snarest.  
(E. f. S. Nr. 20/1243 1933. Kort Nr. 264.)
1222. (T). Nordsøen. Noord Hinder Fyrskib NE. Tønder midlertidig udlagt.  
(Avis provisoire aux navigateurs. Ostende 19. Maj 1934.)  
5 røde Spidstønder mærket „*Sorina*“ er af det italienske Bjergningsfartøj *Artiglio* midlertidig udlagt paa c.  $51^{\circ} 48'_{,8}$  N.  $2^{\circ} 49'_{,2}$  E., c.  $14\frac{1}{2}$  Sm  $42^{\circ}$  fra Fyrskibet *Noord Hinder*.
1223. Skotland. Forth Floden. Oplysning om Lystønde.  
(N. t. M. Nr. 743. London 1934.)  
E. f. S. Nr. 20/1122 1934, Pkt. 2 annulleres og erstattes med:  
2. *Tancred Bank* Lystønde paa c.  $56^{\circ} 02'$  N.  $3^{\circ} 32'$  W. forandres til at vise rødt Et-Blink hver  $10^s$ .

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

### 1224. (P). Færøerne. Nolsø og Myggenæs Radiofyр forandres.

Under Henviѕning til Bekendtgørelse i Følgeblad til E. f. S. Nr. 1/1934 meddeles herved, at *Nolsø* og *Myggenæs* Radiofyр, som hidtil har beholdt de gamle Karakterer og Sendetider og kun faaet ændret Radiofrekvens og Tonefrekvens, jfr. E. f. S. henholdsvis Nr. 10/506 og Nr. 15/755 1934, i Løbet af indeværende Sommer vil blive bragt helt i Overensstemmelse med det internationale Radiofyр-Reglement.

Efter Ændringen bliver Radiofyrens Virkemaade saaledes:

#### *Nolsø* Radiofyр:

Radiofrekvens 318,5 kc/s (942 m), Rækkevidde 100 Sm, Tonefrekvens 1005 c/s. — Signalet er:

a) Bogstaverne NONO .....	10,75 <sup>s</sup> .
b) Pause .....	1,25 <sup>s</sup> .
c) 8 Streger, hver af 4,5 <sup>s</sup> . Varighed, adskilt ved mellem- liggende korte Pauser .....	37,75 <sup>s</sup> .
d) Pause .....	10,25 <sup>s</sup> .
	<hr/>
	1 <sup>m</sup> .
Gentagelse af ovenstaaende Signal .....	1 <sup>m</sup> .
Hele Udsendelsens Varighed .....	2 <sup>m</sup> .
Pause .....	4 <sup>m</sup> .
	<hr/>
Periode .....	6 <sup>m</sup> .

Udsendelsestider: Usigtbart Vejr: Hver 6<sup>m</sup>, begyndende ved det 0<sup>m</sup>, 6<sup>m</sup>, 12<sup>m</sup>.  
o. s. v. af hver Time.

— Klart Vejr: 2 Gange hver Time, begyndende ved det 12<sup>m</sup>.  
og det 18<sup>m</sup>.

#### *Myggenæs* Radiofyр:

Radiofrekvens 309,5 kc/s (969 m), Rækkevidde 100 Sm, Tonefrekvens 1005 c/s. — Signalet er:

a) Bogstaverne MYMY .....	12,75 <sup>s</sup> .
b) Pause .....	1,25 <sup>s</sup> .
c) 7 Streger, hver af 4,5 <sup>s</sup> . Varighed, adskilt ved mellem- liggende korte Pauser, hvori sendes 1 Prik .....	36,00 <sup>s</sup> .
d) Pause .....	10,00 <sup>s</sup> .
	<hr/>
	1 <sup>m</sup> .
Gentagelse af ovenstaaende Signal .....	1 <sup>m</sup> .
Hele Udsendelsens Varighed .....	2 <sup>m</sup> .
Pause .....	4 <sup>m</sup> .
	<hr/>
Periode .....	6 <sup>m</sup> .

Udsendelsestider: Usigtbart Vejr: Hver 6<sup>m</sup>, begyndende ved Igangsætningen  
saaledes: Udsendelse 2<sup>m</sup>, Pause 4<sup>m</sup>. o. s. v.

— Klart Vejr: Ingen Udsendelse.

*Nolsø* Radiofyр vil under Ændringen, der paabegyndes først i Juni Maaned d. A., være helt standset, indtil Udsendelser i Henhold til ovenstaaende vil kunne iværksættes; herom vil nærmere Meddelelse fremkomme.

*Myggenæs* Radiofyр vil — om end med nogen Usikkerhed — antagelig kunne opretholde sin Virksomhed under Ændringen; Overgangen til de nye Udsendelser vil senere blive bekendtgjort.

For begge Radiofyр gælder, at de efter Omforandringen kun udsender Signaler, som ovenfor anført, hvorfor Rekvisition af Udsendelser — telegraferet over *Thorshavn* Radio — fremtidig bortfalder.

(E. f. S. Nr. 10/506 og 15/755 1934. Fyr-Fort. Side 240 og 241.)

## Ekstra Tillæg.

### 1. Østersøen.

**1225. (P). Danmark. Bornholm. Hasle Havn. Taagesignal oprettes.**

Den 1. Juni d. A. eller snarest derefter vil der paa *Hasle* Havns W.-Moles Hoved paa  $55^{\circ} 11' (12'') N. 14^{\circ} 42' (25'') E.$  blive oprettet et Taagesignal med Sirene. Signalet bliver: To-Stød hver  $30^s$ , Stød  $7^s$ , Pause  $5^s$ , Stød  $7^s$ , Pause  $11^s$ .

Sirenen vil kun blive sat i Virksomhed i taaget Vejr, naar Rutedamperen skal søge Havnen eller naar noget Skib skal lodeses ind i Havnen; endvidere naar Fiskerbaadene er ude og ikke kan finde Havnen.

(Kort Nr. 231, 262 og 280. Danske Lods, Side 430. Havnelods, Side 74 Fyr-Fort. Nr. 5.)

---

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

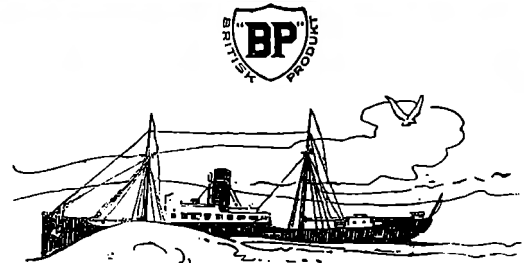


Forsikrings-Aktieselskabet  
**"SKANDINAVIA"**

Stiftet 1899  
Akkapital 10 Millioner Krøner

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGER  
samt  
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

KONGENS NYTORV 6 · KØBENHAVN K.  
Telefon 9316 Telgr. Adr. Reassurance



**FUEL & DIESEL  
OIL**

BUNKERSTATION I  
FRIHAVNEN  
Kapacitet: 450 Tons pr. Time.

St. Annæ Plads 5. København K.  
TELEFON: 5455 — TELEGRAM-ADR.: UNITEDOIL



DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI



*Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using*

**O**wners' &  
**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

**Price 13/-** postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
33, Amallegade, Copenhagen.

AKTIESELSKABET  
**MARITIME AGENCY**

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450 Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K



REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTRER

**BUNKERKUL**

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN



KONTRAHENTER FOR  
**STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS**



**DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/s**

BEFRAGTNING, KLARERING &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/s SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3500 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » » 1000 » »

**SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY**

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 &amp; 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents  
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.

**IVER C. WEILBACH & CO**

SØLVER &amp; SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744



Telegr.:

Compasweilbach

Specialforretning: Kompasser &amp; Nautiske Instrumenter

**CHR. MØLLER A/s**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER

ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING  
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

**VINKE & CO.**AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM  
ANTWERPSkibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

Telegram-Adr.: VINKECO. Coder: Scotts, Watkins, Bentleys.

**SEJL · FLAG  
OG PRESENNINGER  
H. HALMØE**

CORT ADELERSGADE 8. KØBENHAVN

TELEFON: BYEN 6762 &amp; 4326

**SEND DERES GAVE  
PR. TELEGRAM**Enhver Ordre, Telegram eller Brev-Gave,  
kan indtelefoneres til vort Kontor.

CENTRAL 13578

**GAVE-TELEGRAM A/s**prompte og samvittighedsfuld Betjening  
AMALIEGADE 33 K.**MARIUS NIELSEN & SØN**

Edsv. Skibsmæglere &amp; Dampskibsrederi

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT  
BEFRAGTNINGSFORRETNINGTel.-Adr. »Mariusone»  
Statstelefon 196Kalvebod Brygge 4  
København V.**SCANDINAVIAN COAL BUYERS****IN A NUTSHELL**GUIDE TO SCANDINAVIAN COAL IMPORTERS,  
COAL AGENTS AND SHIPOWNERS

Price, 10/-, post free.

SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE

(The International Weekly)

33, Amaliegade

Copenhagen, Denmark

**ARBEJDSGIVERE****OG FUNKTIONÆRER**er lige interesserede i Indførelsen af  
en betryggende forsikringsmæssig Pen-  
sionsordning for Personalet.

Indhent Oplysninger og Tilbud fra

**PENSIONS-FORSIKRINGSANSTALTEN  
AKTIESELSKAB**

(Oprettet af danske Erhvervsorganisationer)

Vestre Boulevard 88 · KØBENHAVN V · TLF.: C. 7809

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 22

FREDAG 1. JUNI 1934

41. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1934

Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleums A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jyllandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegrafelskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phønix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugserelskaber.

## FRA UGE TIL UGE

Af Axel Gerfalk.

### IKKE NOGET GYLDENT AAR

Aaret 1933 var ikke noget gyldent Aar for dansk Skibsfart, hedder det i Dansk Dampskibsrederiforening af Direktør E. Møgaard udarbejdede Skibsfartsberetning for Aaret 1933. Ganske vist har enkelte særlig stærkt konsoliderede Selskaber været i Stand til at forhøje deres Udbytter, men taget under et har Rederierne dog kun været i Stand til at forhøje deres Udbytter med  $\frac{1}{2}$  Procent fra 1.4 til 1.9 Procent, og i Betragtning af, at den effektive Rente for sikre Pengeanbringelser ligger omkring 5 Procent, er et Udbytte paa 1.9 Procent af en relativ usikker Pengeanbringelse jo ikke særlig opmuntrende.

Aarsberetningen oplyser, at den af Statistisk Departement foretagne sædvanlige Opgørelse af den Bruttofragt, som danske Damp- og Motorskibe uden Sejl har indsejlet i 1933, andrager 164 Millioner Kroner og c. 9 Millioner i Maanedsfragt for udenlandsk Regning mod henholdsvis ca. 133 Millioner plus ca. 9 Millioner i 1932. Nedgangen er altsaa blevet afløst af en Opgang, der har været stærkt tiltrængt, men, som flere Gange fremhævet i dette Blad, langt fra kan siges at være tilfredsstillende. Den engelske Rederiforening, Chamber of Shippings Eksperter regner med, at Fragtratetallet i 1933 er 78 svarende til 100 i det nogenlunde normale Skibsfartsaar 1913.

Skibsfartsberetningen giver en fortræffelig Oversigt over Aarets Begivenheder og er en uundværlig Haandbog for Skibsfartens Mænd. Det brændende Spørgsmaal om Subsidier belyses ligeledes i Beretningen. Der udtales Forundring over, at de engelske Redere, som hidtil og altid havde været de førende i Kampen for Friheden paa Havet, har henvendt sig til den britiske Regering om Hjælp i Form af Stats-Subsidier, eller ved andre dertil egnede Midler, som for Eks. Præference for britiske Skibe til at transportere britiske Varer. Denne Henvendelse har vakt stor Bestyrtelse i andre Lande, særlig i Danmark, hvor Skibsfarten ikke modtager og heller ikke ønsker at modtage Statsstøtte af nogen Art, og hvor det er en Livsbetingelse for Erhvervet, siger Beretningen, at dets Handle- og Bevægelsesfrihed er begrænset mindst muligt.

I Beretningens Fragtmarked understreges, at den oplagte Tonnage Verden over i Aarets Løb er reduceret med ca. 4 Millioner Tons, til Dels ved Ophugning. Da der samtidig ikke er kontraheret ny Tonnage i tilnærmelsesvis samme Udstrækning, er Forholdet mellem »Tilbud og Efterspørgsel« afhjulpeløst. Beklagelsesværdigt er det, at mange gamle Skibe er solgt til lave Priser til Lande, hvor Hyrer og Udgifter til Mandskab og Kost er betydelig lavere end i de Lande, der staar som Sælgere, og det siger sig selv, at disse Landes Konkurrence ikke er til Fordel for Fragtmarkedet. Denne Konkurrence med billigt indkøbte Skibe, hedder det i Beretningen, har været meget generende i mange Farter, og de Tanker og Overvejelser, som er kommet til Orde i England i den sidste Tid, om at Staten skal række Landets Skibsfart en hjælpende Haand samt reservere Imperiets Laster for Moderlandets Tonnage, har sin Rod i dette overhaandtagende

Salg af ældre Baade til de »billige Lande«. Danmark, England, Holland, Norge og Sverige er snart de eneste Lande, som ikke giver Skibsfarten Subsidier; men hvis de nuværende Tilstande varer ved, kan disse Lande blive nødsaget til at tage Modforholdsregler for ikke at blive helt sejlet agterud. Som fremhævet i tidligere Beretninger er den frie Adgang til et aabent Fragtmarked absolut det ideelle, og forhaabentlig kan den

danske Skibsfart undgaa at søge Hjælp, saaledes som andre Erhverv har maattet gøre det — baade her i Landet og andetsteds.

Ogsaa i Danmark er mange Skibe solgt til andre Nationer og til Ophugning. Ved Aarsskiftet androg den danske Handelsflaade ialt 1,210 Skibe med 1,084,814 B.R.T. eller en Tonnageforringelse paa 48,829 Tons sammenlignet med det foregaaende Aar.

## MEXIKANSK LOV OM AFGIFTER FOR SØ-, OG HAVNETRAFIK, SKIBSREGISTRERING MAALING M. M.

Gesandtskabet i Mexico indberetter, at Kongressen under 27. Decb. 1933 har vedtaget en Lov om Afgifter for Sø- og Havnetrafik, for Registrering af Skibe, Skibsførerpatent, for Skibsmaaling m. m. Loven er stadfæstet af Præsidenten den 4. ds. og træder i Kraft samtidig med dens Offentliggørelse i »Diario Oficial« den 12. ds.

Gesandtskabet har under særskilt Forsendelse til det høje Ministeriums Adresse fremsendt 4 Eksemplarer af det paagældende Nummer af »Diario Oficial«.

Man tillader sig i Oversættelse at gengive Lovens vigtigste Bestemmelser.

### KAPITEL I.

#### Om Trafikafgifter.

Art. 1. Skibe som ankommer til mexikansk Havn fra Udlandet med Last til samme er paalagt følgende Afgifter:

- Hvis de er under 500 Netto Reg. Tons for hver 10 Tons eller Del deraf \$ 0.60.
- Fra 500 til 1000 Netto Reg. Tons: for de første 500 Tons de under a) nævnte Afgifter og for det overskydende for hver 10 Tons eller Del deraf \$ 0.50:
- Fra 1000 til 5000 Netto Reg. Tons: for de første 1000 Tons de foranførte Afgifter og for det overskydende for hver 10 Tons eller Del deraf \$ 0.30.
- Fra 5000 til 10,000 Netto Reg. Tons: for de første 5000 Tons de forannævnte Afgifter og for det overskydende for hver 10 Tons eller Del deraf \$ 0.20.
- Skibe over 10,000 Tons: for de første 10,000 Tons de forannævnte Afgifter og for det overskydende for hver 10 Tons eller Del deraf \$ 0.10.

Art. 2. Udenlandske Skibe som ankommer til mexikansk Havn med Last fra en anden mexikansk Havn eller fra et ubeboet Sted paa den mexikanske Kyst er paalagt følgende Afgifter:

- Hvis de er under 500 Netto Reg. Tons: for hver 10 Tons eller Del deraf \$ 0.50.
- Fra 500 til 1000 Netto Reg. Tons: for de første 500 Tons de foranførte Afgifter og for det overskydende for hver 10 Tons eller Del deraf \$ 0.40.
- Fra 1000 til 5000 Netto Reg. Tons: for de første 1000 Tons de forannævnte Afgifter og for det overskydende for hver 10 Tons eller Del deraf \$ 0.20.
- Fra 5000 til 10,000 Netto Reg. Tons: for de første 5000 Tons de foranførte Afgifter og for det overskydende for hver 10 Tons eller Del deraf \$ 0.10.
- Skibe over 10,000 Tons: for de første 10,000 Tons de foranførte Afgifter og for det overskydende for hver 10 Tons eller Del deraf \$ 0.05.

Art. 3. Skibe, som ankommer til mexikansk Havn fra Udlandet i Ballast erlægges Halvdelen af det i Art. 1 nævnte Afgifter.

Art. 4. Udenlandske Skibe, som ankommer til mexikansk Havn i Ballast fra en anden mexikansk Havn eller fra et ubeboet Sted paa den mexikanske Kyst erlægges Halvdelen af de i Art. 2 nævnte Afgifter.

Art. 5. Udenlandske Skibe, som afgaar fra en mexikansk Havn med Last indtaget i samme til en anden mexikansk Havn eller til et ubeboet Sted paa den mexikanske Kyst, erlægges følgende Afgifter:

- Hvis de er under 500 Netto Reg. Tons: for hver 10 Tons eller Del deraf \$ 0.50.
- Fra 500 til 1000 Netto Reg. Tons: for de første 500 Tons de foranførte Afgifter og for det overskydende for hver 10 Tons eller Del deraf \$ 0.40.
- Fra 1000 til 5000 Tons: for de første 1000 Tons de foranførte Afgifter og for det overskydende for hver 10 Tons eller Del deraf \$ 0.20.
- Fra 5000 til 10,000 Tons: for de første 5000 Tons de foranførte Afgifter og for det overskydende for hver 10 Tons eller Del deraf \$ 0.10.
- Skibe over 10,000 Netto Reg. Tons: for de første 10,000 Tons de foranførte Afgifter og for det overskydende for hver 10 Tons eller Del deraf \$ 0.05.

Art. 6. Saafremt de i foranførte Art. nævnte Skibe gaar i Ballast erlægges Halvdelen af de anførte Afgifter.

Art. 7. Skibe, som afgaar fra en mexikansk Havn med udenlandsk Gods indladet i samme og bestemt til Udland-

et erlægges \$ 0.50 for hver Ton eller Del deraf, som de indlader.

Art. 8. Indenlandske Skibe, som gratis ifølge Overenskomst med Trafikministeriet og Ministeriet for offentlige Arbejder befordrer Post fra de mexikanske Postkontorer, er paalagt Halvdelen af de foranførte Afgifter.

### KAPITEL II.

#### Havneafgifter.

Art. 9. Udenlandske Skibe, som ifølge Overenskomst med Trafikministeriet og Ministeriet for offentlige Arbejder i Havnene udfører nogen af den indenlandske Skibe forbeholdte Trafik, er underkastet følgende Afgifter:

- Naar de maaler indtil 50 Tons brutto: for hver Tons eller Del deraf \$ 1.00.
- Fra 50 til 500 Tons brutto: for de første 50 Tons foranførte Afgift og for det overskydende for hver Tons eller Del deraf \$ 0.50.
- Skibe over 500 Tons: for de første 500 Tons de foranførte Afgifter og for det overskydende for hver Tons eller Del deraf \$ 0.10.

Foranførte Afgifter beregnes pr. Maaned eller Del deraf og betales forud.

### KAPITEL III.

#### Afgifter for Registrering, Skibsførerpatent, Maaling og Forsyning med Fribords-Mærke.

Art. 10 angiver Afgifterne for Registrering.

Art. 11 om Afgifterne for Skibsførerpatent.

Art. 12 handler om Afgifterne for Skibsmaaling, og Art. 13 om Afgifterne for Forsyning med Fribords-Mærke.

### KAPITEL IV.

#### Om Fritagelse for Afgifter.

Art. 14 nævner de Skibe, som er fritaget for de i Art. 1—8 nævnte Afgifter, herunder bl. a. inden- og udenlandske Krigsskibe, Skibe som søger Nødhavn, indenlandske Fiskerbaade, inden- og udenlandske Lystyachter og Turistskibe, Skibe bestemt til humane og videnskabelige Formaal, Skibe som ankommer til eller afgaar fra Havne i Frizonerne (Ges. No. 18 af 15. Januar 1934) m. m.

Art. 15 opregner de Skibe, som er fritagne for de i Art. 9 nævnte Afgifter, nemlig Pramme og Baade, som tjener til Hjælp for udenlandske Krigsskibe, Skibe som udelukkende virker i udenlandsk officiel Tjeneste samt Skibe, som udelukkende anvendes til Arbejder i Havnene.

Art. 16 nævner de Skibe, som er fritagne for Registreringsafgift, herunder Regeringens Skibe og saadanne, som udelukkende virker i humane og videnskabelige Øjemed.

Art. 17 bestemmer, at de i foregaaende Art. nævnte Skibe er fritagne for de i Art. 11 og 12 nævnte Afgifter.

### KAPITEL V.

#### Almindelige Bestemmelser.

Art. 18 angiver, hvad der i nærværende Lov forstås ved Skibe, der gaar i Ballast.

Art. 19 bestemmer, at Passagerers og Besætnings Udslyr og Bagage, det nødvendige til Skibets eget Brug, Genstande tilhørende Federal-Regeringen eller Enkelstaternes Regeringer, hvad der er reddet fra Skibbrud samt Post ikke ifølge nærværende Lov anses som Gods.

Art. 20 handler om Skibets Ommatrikulering.

Art. 21 bestemmer, at saafremt et Skib ankommer til eller afgaar fra en mexikansk Havn bugserende et andet Skib, beregnes Trafikafgifterne særskilt for hvert Skib.

Art. 22 bestemmer, at Toldkontorerne oppebærer de i Loven fastsatte Afgifter.

Art. 23 handler om de Havnekaptajnerne og Trafikministeriets Embedsmænd paahvilende Forpligtelser.

Art. 24 bestemmer, at Finansministeriet afgør Tvivlsspørgsmaal, som opstaar ved Lovens Fortolkning og Anvendelse.

#### Midlertidige Bestemmelser.

Art. 1 ophæver forskellige Love og Dekreter, som bortfalder som Følge af nærværende Lov.

Art. 2 handler om Lovens Ikrafttræden.

# Faren synes uafvendelig: DE ENGELSKE REDERE VIL HAVE STATSSTØTTE!

Handelsminister Runciman prøver alle Udveje. Han vil nødig ind paa Subsidie-Vejen, i alt Fald de direkte Subsidier til Fragtskibene. Saa han forsøger Ophugnings- og Nybygningsplaner, som Rederne omgaaende afviser. De vil have Statsstøtte, ganske vist kun foreløbig Statsstøtte — hvornaar blev foreløbig Statsstøtte ikke til permanent Statsstøtte. Og med Statsstøtte gaar det som med Told: den stiger Aar for Aar.

I sin Tale ved The London Short Sea Traders' Association's Middag i Café Royal i Fredags Aftes udtalte Præsidenten for Chamber of Shipping, Major R. J. Dunlop, at Skibsfarten var Storbritanniens vigtigste Eksporterhverv og indtog en enestaaende Stilling, da alle andre Erhverv var afhængige deraf. Nationen var derfor i sin gode Ret, naar den krævede af Regeringen, at den førte en kraftig Politik, der vilde føre Skibsfarten ud af de vanskelige Situationer, der næsten udelukkende var blevet skabt ved andre Regeringers Handlinger, og det var hans inderste Haab, at Regeringen vilde give efter for Skibsfartens Krav.

Major Dunlop henviste til Sir George Hunters Brev til "The Times", hvori denne udtalte, at det vilde være ren og skær Spild at ophugge saa mange Trampskibe, da de fleste af dem var yderst effektive Skibe. Der er ingen Tvivl om, udtalte Major Dunlop, at de britiske Trampskibe var andre Landes overlegne og vilde kunne klare sig i en lige Kamp. Skibsfartens Folk gjorde dog Sagen til Genstand for en meget omhyggelig Undersøgelse, og maaske vilde det være muligt som Del af en general Plan til hele Skibsfartens

Genopblomstring at indføre en eller anden Forholdsregel angaaende Substitueringen af gamle Skibe, i Fald der fandtes en Plan, man internationalt kunde cnes om. At ophugge gamle Skibe var at konservere den deri investerede Kapital, at ophugge Skibe, der stadig var effektive, var en Form for Kapitalspild.

Chamber of Shipping havde aldrig lukket Døren for fornuftige Oplægnings- eller Ophugningsplaner. Major Dunlop udtalte, at enhver international Ordning, der vilde føre til en bedre Tilpasning mellem Udbud og Efterspørgsel, vilde være ham velkommen. Det vilde dog, selv om det krævede kortere Tid end en Restaurering af Handelen gennem Handelsaftaler, tage nogen Tid. **Men den britiske Trampskibsfarts Stilling var akut og en midlertidig Subsidie, der varede mindst et Aar, inden for hvilket Tidsrum man saa kunde træffe internationale Aftaler, var saa nødvendig.**

De britiske Trampredere havde selv subsidieret den britiske Skibsfart i de sidste 13 Aar, og som Følge deraf var deres Reserver udtømte i Dag. **Var det derfor urimeligt, at Landet bar sin Del af Ansvaret nu, i Særdeleshed i Betragtning af, at Skibsfartens Kaar i Øjeblikket netop var en Følge af de forskellige Regeringers Handlinger.** Major Dunlop udtalte, at det var af stor Betydning for Landet, at man bevarede den eksisterende dygtige og erfarne Skibsraderstand, og at det vilde være i Strid med Nationens dybere Interesser, hvis man roligt lukkede Øjnene til, medens de mistede Forretning, hvilket uundgaaeligt vil blive Tilfældet, hvis der ikke kom Hjælp.

## ★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERTNING ★

København, den 29. Maj 1934.

Kornbefragtingen fra La Plata fortsætter i ganske stor Stil, og foruden bedre Rater for prompt og Juni Tonnage er der ogsaa mere Efterspørgsel for Juli/August Baade. Op til 17/- er betalt for »handy« Juni Baad — en Rate, som ikke har været set i mange Maaneder — men for Juli Positioner betales endnu ikke over 15/3 15/6. Medens saaledes La Plata er et livligt og opmuntrende Marked, sker der ikke store Ting i de andre Kornmarkeder. Situationen i Rumænien er endnu uklar, og Arbejdsforholdene paa Vestkysten af Amerika vanskeliggør Dispositionerne. Montreal Markedet er ikke godt, da der til Overflod udbydes Tonnage — en Del forlader St. Lawrence i Ballast, og Raten til U.K. er dalet ned i 1/3. Fra Australien noteres fremdeles 24/24/6 uden positive Afslutninger; de forskellige Markeder i Østen og Indien er relativt daarligt repræsenteret, men ogsaa her er Tendensen afgjort fastere. Syd-Afrika har en Del mere Forretning — baade i Kul til Depoterne i Østen og Majs til Europa.

### TRÆLASTMARKEDET

De forholdsvis faa Afslutninger til ret uforandrede og stadig utilfredsstillende Rater kan kun betyde, at Rederne holder igen i Forventning om et fordelagtigere Marked i den aller nærmeste Fremtid. Meget tyder paa, at det denne Gang skal lykkes at forbedre

Betingelserne i Trælastfarten, men hertil kræves et intimt Samarbejde mellem Rederne.

1,300 Fv. Luleå og Haparanda/E.E.U.K. 34/-. 1,550 Fv. Syd-Finland/Cardiff 31/-. 860 Std. Munksund og Storfors/Hull 34/-. 950 Std. Nordmaling/London 32/-. 590 Std. Torneå/Bordeaux 45/6. 650 Std. Åbo og Trångsund/Calais 34/-. 600 Std. Borgå og Kotka/La Rochelle 158 Frcs. 700 Std. Trångsund/Antwerpen 177½ Frcs.

Leningrad noterer en Del højere, bl. a. 32/- 32/6 8/1,000 Std. Holland imod 30/6 31/6 sidst.

Hvidehavet er meget rolig. En meget stor Baad 1,875 Std. Kem og Soroka/London 41/-.

Canada: 750 Std. St. John/Liverpool-Manchester 52/6 en, 55/- to Lossehavne.

### KUL, KOKS etc.

uforandret i enhver Henseende. Tyne/Kbhvn. 2,700 t. 3/10½, Cardiff/Kbhvn. 3,000 t. 4/- (1,500 Løsning). Forth/god dansk Havn 3,000 t. 3/10½, 2,700 t. 4/3, Aabenraa 2,700 t. 4/4½, mid, svenske Havne 2/2,500 t. 5/3. Immingham/Odense 2,700 t. 4/-. Koks London-Kbhvn. skal være taget til 5/9. Humber/Reykjavik 3,300 t. 7/-. Danzig/Gdynia-Bordeaux 2,200 t. 28 Frcs., Dublin 4/9 4,000 t., 5/- 5/3 3/2,500 t.

### MIDDELHAVET etc.

udgaaende Kulrater er noget fastere, og yderligere Stigning bør kunne ventes, saa længe det hjemgaa-

### Udførslen af polske Kul over Danzigs Havn i Marts Maaned 1934

Generalkonsulatet i Danzig indberetter, at der over Danzigs Havn ifølge derom modtaget Oplysning gennem det herværende Havneudvalg i Løbet af Marts Maaned er udført 228,054 t. Kul, deraf til Danmark 8,796 t., mod 195,160 t., deraf til Danmark 29,634 t. i Februar Maaned 1934.

Udførslen er fordelt paa følgende Maade:

	Tons
Italien .....	99,904
Frankrig .....	53,274
Sverige .....	45,050
Danmark .....	8,796
Algier .....	6,615
Irland .....	4,400
Holland .....	3,240
Norge .....	2,995
Belgien .....	2,670
Tyskland .....	1,010
Brasilien .....	100
	<b>228,054</b>

### VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

29. 5. 34

LONDON .....	22,40	MADRID .....	60,55
NEWYORK .....	441,50	AMSTERDAM .....	299,40
BERLIN .....	172,80	STOCKHOLM .....	115,60
PARIS .....	29,25	OSLO .....	112,65
ANTWERPEN .....	103,25	HELSINGFORS .....	9,95
ZÜRICH .....	143,60	PRAG .....	18,50
ROM .....	37,70	WARZAWA .....	83,90

### Skibes Bygning og Udstyr paa engelsk

Ved Søfartsministeriets Foranstaltning er der tilvejebragt en Oversættelse til Engelsk af Bekendtgørelse af 12. Juli 1933 om Skibes Bygning og Udstyr. Publikationen forhandles fra Søkort-Arkivet for en Pris af 3 Kr. pr. Eksemplar.

## + DANSKE HAVNE +

### ESBJERG

Dybden ved daglig Højvande: Paa Graadybsbarren 2,7—5,8 m undtagen i en 200 m bred Rende, der i fuld Bredde har 7,5 m og i Fyrlinien 7,8 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusetærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 4,7—7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Lods- og Bugserafgifter: Lodsstationen, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdampere Taksten er 100 Kr. pr. halve Time + 5—15 Øre pr. Reg.-Ton + 25 Kr. pr. Time for Bugsertov. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Netto-drægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Tons. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørges af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefæde. To mindre Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

### KJØBENHAVN

I Indløbet til Havnen 10 m, i Frihavnen 7,5—9,5 m. Til Larsens Plads en Dybde af 8,1 m. Til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne en Dybde af 7,5 m, ved Bolværkerne ved Kalvebod Brygge af 6,9 m, i Gasværkshavnen af 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglhølmolen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m. 15 Øre pr. Ton af Netto-Register tonnagen. 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bolværker (Sejlfartøjer paa 100 Netto Reg. Tons og derunder betaler, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, kun Halvdel af ovennævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Sidstnævnte Afgift betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Afgift for Rute-fartøjer og reparerende Fartøjer m. m. Fartøjer, der udelukkende anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrlings- eller Motor-olie til Fartøjets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for at skifte Mandskab, landsætte syge eller døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vind-drivere, er fritagne for Afgift. Opholdets Varighed maa dog ikke udstrækkes over 4 løbende Døgn, for Sejlskibe paa 200 Net. Reg. Tons og derunder, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, ikke over 14 løbende Døgn. Ingen Lodsvang. Lods-penge betales efter Skibets Dybtgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodes, og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 36 til 240 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat. Ballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand betales med Kr. 1,75—2,50 pr. Ton. Losning og Lødning. I Frihavnen besørges Losning og Lødning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevedor). 5 Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde, 5 Flydedokke, den ene ca. 170 m lang med Bæreevne 13,600 Tons, Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer og pneum. Kornlosseapparater, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 14 faste Kraner med Løft indtil 25 Tons samt 2 private faste Kraner (Bugsefæster & Wain) med Løft indtil 100 T. Vandfors. v. Bolværk, Jærnbane langs Havnen.

### FAABORG

Indsejlingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodsvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kroner, over 300 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballast, 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. v. Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

### FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsadningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lødning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Privat Kran løftende 25 Tons. Privat Flydedok med 2400 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

### HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. henholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lods ved Havnen og i Fyrsket »Lappegrunde«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: i Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitizers Blergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkræner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhuse. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 2 Tørdokke indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

### NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjelpebesk. 32 Øre, Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugserdamp. ufornød. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt. Kølbalsplads. Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

### RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra til Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodsvang uden ved Bugsering (se Lods!). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris i Tiden 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Ø. pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slinger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Polens Kuleksport i April Maaned 1934

Gesandtskabet tillader sig herved at indberette Tallene for de fra Polen i April Maaned d. A. eksporterede Kvantar Kul, saaledes som Eksporten fordeler sig paa de forskellige Lande:

	i 1000 Tons
Østrig .....	49
Czekoslovakiet .....	24
Tyskland .....	1
Sverige .....	197
Norge .....	23
Danmark .....	27
Island .....	1
Finland .....	6
Frankrig .....	76
Belgien .....	71
Holland .....	24
Irland .....	56
Schweiz .....	6
Italien .....	142
Jugoslavien .....	6
Rumænien .....	8
Grækenland .....	4
Algier .....	25
Afrika .....	2
Bunkerkul .....	29
	Ialt: 777
Danzig .....	15
	Ialt: 792

### Prøvetur fra Odense Værftet.

Lørdag den 19. Maj foretoges Prøvetur med Nybygning No. 51, S/S »Marieholm«, bygget af Odense Staal-skibsværft ved A. P. Møller, Odense, til A/B. Svenska Amerika Linien, Göteborg.

Baaden er en kombineret Last- og Passagerbaad med følgende Dimensioner:

Længde mellem Perpendikulærer 200' 0"; Bredde moulded 32' 6"; Dybde til øverste Dæk 21' 3"; Dybde til Hoveddæk 13' 9".

Baaden er bygget til Bureau Veritas højeste Klasse for Nordø- og Østersøfart og til Svenska Fartygsinspektionens Fordringer. Baaden er beregnet til Rederiets Rute mellem Sverrig og Danzig resp. andre baltiske Havne.

Der er Plads til 150 Passagerer, dels paa 1. Klasse, dels paa Turistklasse. Passagerkammerne er fordelt paa Promenadedæk, A-Dæk og B-Dæk. For Passagerernes Bekvemmelighed er indrettet Spisesalon, stor Verandakafé samt en særlig Spisesalon for Turistklassen.

Skibet kan laste 490 Tons d.w. all told. Desuden er der Plads til Automobiles paa Agterdækket. Baaden har et meget stort Promenadedæk og er iøvrigt udstyret med moderne Bekvemmeligheder for Passagerer.

Baaden drives af en Burmeister & Wain Compound Maskine paa 950 IHK ved ca. 125 Omdr., konstrueret for

høj Overhedning med Overfladekondensator. Maskinen er i Stand til ved meget ringe Kulforbrug at give Baaden en Fart af 12 Knob under gode Vejrforhold.

Baaden gør med sine smukke Linier og lyse Farver et ualmindeligt pynteligt Indtryk, og i Forbindelse med det vel udførte Arbejde, der er Kendetegnet for alle de fra nævnte Værft udgaaede Skibe, betyder Baaden en værdifuld Forøgelse af Rederiets Flaade.

Prøveturen fandt Sted i Store Belt, og efter de afsluttede Prøver forsejlede Baaden til Göteborg.

I Prøveturen deltog foruden Værftets Ledelse med Direktør E. Ringsted i Spidsen, som Repræsentant for A/B. Svenska Amerika Linien: Direktør E. Th. Christianson og Inspektør A. R. Stehn; for svenska Fartygsinspektionen: 1. Fartygsinspektør L. Runhagen; for Bureau Veritas: Ingeniør G. Scherffenberg og Inspektør C. E. Knudsen. Som Repræsentanter for Burmeister & Wain, der har bygget Maskinen: Direktør H. Blache, Underdirektør Paul Hansen og Overingeniør E. Randa-Boldt.

Skibet føres af Kaptajn Idfeldt, og første Maskinist er Hr. N. B. Olsson.

### Striden om Cement-Fragterne

Den fra Aalborg udgaaede Aktion mod Cementfabrikerne med Trusel om at Smaaskibene vilde boykotte Cement-Transporten, dersom det krævede Tillæg til Fragten ikke opnaaedes, kunde som omtalt ikke gennemføres, idet der viste sig at være Skibe nok, der vilde tage Cement-Ladningerne. Aktionen blev saaledes uden mindste Gene for Cementfabrikerens Afskibning, og der er nu fra »Dansk Sejlskibsrederi-Forening for mindre Skibes« Hovedkontor i Svendborg udsendt Meddelelse til de i denne Fart interesserede Skibsmæglere.

Det hedder i denne Meddelelse, at Cementsejladsen er frigivet fra og med den 11. Maj, og at Cement nu kan slufes bedst muligt. Grunden til Aktionens mislykkede Forløb opgives at være, dels at Sagen var kommet ind i et uheldigt Spor, og dels at det har vist sig, at medens en Del Skibe, omkring 50, havde besluttet at standse Cement-Sejladsen, har andre indtaget deres Plads. Foreningen vil ikke paa nærværende Tidspunkt nærmere komme ind paa Sagens Forløb, men tilføjer, at det bliver maaske nødvendigt senere.

### Søsætning i Helsingør

Ved A/S. Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri søsattes Lørdag den 26. Maj 1934 en ny Fragtdamper til Dampskibsselskabet Torm, København.

Skibet døbt med Navnet »Gyda«.

Skibets Hoveddimensioner er: Længde mellem P. P. 290' 0"; Bredde 41' 6"; Dybde 26' 7 1/2".

Det bygges til British Corporations højeste Klasse.

Fremdrivningsmaskineriet bliver 1 Stk. »Helsingør« Compound Skibsdampmaskine H. 950 S med Helsingørs-patenterede Spildedampsturbine samt 2 Kedler med Overhedning, kunstig Træk og Luftforvarmning.

### FRAGTBERETNINGEN FORTSAT FRA SIDE 2-1

ende Marked fortsætter saa daarligt. For Donau's Vedkommende er Situationen meget uklar og alle Noteringer nominelle. Fra Sortehavet rapporteres ganske enkelte Forretninger, bl. a. 5,500 t. Korn til Danmark 11/-, 7,500 t. Vladivostock 14/3 f.i.o., Mariupol/Nord-Amerika 6,300 t. Kul 10/-. Salt Torrevieja/Great Yarmouth 9/-, 1,750 t. Erts Huelva/Plymouth og Garston 8/3 3,600 t. Huelva/Charleston 12/-, 4,000 t. Villaricos Pier/Newark N. J. 8/7 1/2 6,000 t.

### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Forth/Grangemouth-Nord Staterne betinger kun 6/- fri Losning, Kul Tyne/Vest Indien 6/6 7/3, 1/10d. op til 2/- Losning. Montreal/U.K. er nede i 1/3, Antwerpen 5c. Cuba/Nord Staterne skal være gjort til \$1.20; Noteringerne til Europa ligger omkring 13/6 for store Baade, men der er ikke mange positive Laster. Skrabjern fra N. York til Gdynia slufes til \$3, fri Losning, og til Civita Vecchia \$3.50 fri Lastning.

Paa Vestkysten er der »labour troubles«, som vanskeliggør ny Forretning og hindrer Ekspeditionen.

### SYDAMERIKA

De udgaaende Kulrater til B. Aires holdes nede paa 8/9 à 9/-, Rio 8/-. Kornbefragtingen har igen

været livlig med højere Rater for prompt Lastning; for Juli Positioner er Markedet ikke fuldt saa fast.

Rosario/Antwerpen 15/3 Maj/Juni 14/3 Juli. Rosario p.p. 16/6 Maj 16/3 Juni 15/3 Juli. San Lorenzo/Antwerpen 15/- Juni. San Lorenzo/Norden 17/- 17/3 Juni, 6,300 t. San Lorenzo nt. A/R. 17/- 5,400 Juni. Chile/B-Hamburg 18/6.

### ØSTEN

har været og er fremdeles meget stille. Fra Australien indikeres 24/- à 24/6. Dalny/Kontinentet betalte sidst 21/6 for parcels og 21/- 9,000 t. Fra Indo-Kina offereres en Del Kulladninger til Rater omkring 20/6 20/9 og Indien har en Del diverse Ladninger til uforandrede Rater. Syd-Afrika venter en større Majs-høst og udvidet Eksport til Europa, og Durban Kul lader til at faa mere Afsætning paa de forskellige Markeder i Østen, men de opnaaelige Rater er mindre fristende.

### TIMECHARTER

Russerne: 2,575 t. 4/6 Mdr. del. Garston £575.

Vest Indien: 4,150 t. 3/6 Mdr. 85 c. 4,050 t. Rundrejse 80 c. 2,800 t. Rundrejse \$1.65. 2,400 t. 3 Rundrejse \$1.20. Trip: 5,400 t. del. Montreal redel. U.S.H.N. Option redel. Montreal 70 c.

## POSITIONSLISTE PR. 29. MAJ 1934

## A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antw.-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, ank. Leith 28.5.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aarø*, Olesen, ank. Sunderland 25.5.  
 m.t. *Aase Mærsk*, afg. Curacao 14.5.  
 s.s. *Activ*, Lorenzen, afg. Rouen 29.5.  
 m.s. *Afrika*, E. Himmelstrup, ank. Genoa 28.5. udg.  
 s.s. *Agnete Mærsk*, ank. Murmansk 9.5.  
 s.s. *Alabama*, Jarltorp, afg. Kbhvn. forv. 31.5. til Landskrona.  
 s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Algarve*, Ørbech, ank. Kbhvn. 26.5.  
 m.s. *Alsia*, C. Heindorn, ank. Bangkok 22.5. udg.  
 s.s. *Alssund*, Nielsen, afg. Quebec 26.5. til New York.  
 s.s. *Amalienborg*, ank. Kemi 27.5.  
 m.s. *Amerika*, C. Knudsen, ank. Hamburg 27.5. hjg.  
 m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Lissabon 18.5.  
 m.t. *Anna Mærsk*, afg. Yokohama 11.5.  
 m.s. *Annam*, V. Kragelund, pass. Cape of Good Hope 28.5. udg. for Fremantle.  
 m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Kbhvn. 7.5. til B. Aires.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. forv. 10.6. til B. Aires.  
 s.s. *Arnold Mærsk*, ank. Sunderland 16.5.  
 s.s. *Askø*, Kolster, ank. Tyne 27.5.  
 m.s. *Asnæs*, Ankersen, ank. Gdynia 29.5.  
 m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Vancouver 24.5.  
 s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Hull 22.5.  
 m.s. *Australien*, A. Rasmussen, afg. Norfolk 25.5. udg. for Odon.

## B

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Bellona*, Hansen, afg. New York forv. 29.5. til Helsingør.  
 s.s. *Benedikt*, Clausen, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro Ruten.  
 m.t. *Bente Mærsk*, afg. Peru 14.5.  
 s.s. *Bergenhus*, Schmidt, afg. Kbhvn. 1.6. til Vestnorge.  
 s.s. *Betty Mærsk*, afg. Fredericia 15.5.  
 s.s. *Birte*, Pedersen, afg. Nantes 24.5. til Tyne.  
 s.s. *Bogø*, Nielsen, afg. Rotterdam 25.5.  
 m.s. *Bonavista*, Christensen, ank. Marstal 23.5.  
 m.s. *Boringia*, H. I. Væring, pass. Perim 26.5. udg. for Colombo.  
 m.s. *Bornholm*, Petersen, ank. Helsingborg 27.5.  
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Reykjavik 27.5.  
 s.s. *Botnia*, Ekholdt, afg. Leith 2.6. til Thorshavn.  
 m.s. *Bretagne*, Egetoft, ank. Braila 26.5.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Hangö 21.5.  
 s.s. *Broholm*, afg. Antw. forv. 7.6. til Casablanca.  
 s.s. *Brosund*, Hansen, ank. Guantnamo 26.5.  
 s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Antw. forv. 5.6. til Kbhvn.

## C

m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *C. P. A. Koch*, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, afg. Kbhvn. 26.5. til B. Aires.  
 m.t. *Caroline Mærsk*, afg. Chile 17.5.  
 s.s. *Charkow*, Holst, afg. Malaga 30.5. til Lissabon.  
 m.s. *Chastine Mærsk*, afg. Beaumont 11.5.  
 m.s. *Chile*, H. S. Hansen, ank. Antwerpen 25.5. udg.  
 m.s. *Christian Holm*, Madsen, ank. Arnba 27.5.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Casablanca 25.5.  
 m.s. *Christian*, Rasmussen, ank. Perymouth 21.5.  
 s.s. *Christiansborg*, afg. Port Alfred 23.5.  
 s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Holm, pass. Kbhvn. 25.5. p. R. t. Liverpool.  
 m.s. *Columbia*, Barfoed, pass. Cape of Good Hope 14.5.  
 s.s. *Cornelia Mærsk*, ank. Dublin 18.5.  
 m.s. *Cornwall*, Madsen, pass. Helsingør S. 23.5.

## D

s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. London forv. 2.6. til Kbhvn.  
 m.s. *Dannebrog*, Bondo, ank. Kbhvn. 19.5.  
 m.t. *Danmark*, Bjark, pass. Dennishead 27.5. p. R. t. Baytown.  
 m.s. *Danmark*, Aa. Hjernum, afg. Kbhvn. 28.5. til Gdynia.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newc. forv. 5.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Douro*, Kann, afg. Memel 9.6. til Kbhvn.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Kbhvn. 27.5. til Reykjavik.  
 s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## E

s.s. *Ebro*, Kristoffersen, ank. Kbhvn. 25.5.  
 s.s. *Ejfte Mærsk*, forv. ank. London 26.5.  
 s.s. *Egholm*, Brocks, ank. Kbhvn. 16.5.  
 m.s. *Elin*, Jørgensen, ank. Aarhus 22.5.

s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. Romana 14.5.  
 s.s. *Ellensborg*, afg. Gdynia 28.5.  
 s.s. *Elsborg*, ank. West Hartlepool 23.5.  
 s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Hull 17.5.  
 m.t. *Emma Mærsk*, rapp. 120 m Ø. for Landsend 10.5. til Las Piedras.  
 m.s. *England*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Erria*, A. Topp, ank. Kbhvn. 28.5.  
 m.s. *Europa*, O. Dahl, afg. Los Angeles 27.5. hjg. for Panamakanalen.  
 m.s. *Energi*, Hansen, ank. Marstal 28.5.  
 m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Estland*, Poulsen, ank. Vejle 27.5.

## F

s.s. *Falken*, Jønson, Kbhvn.-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.  
 m.s. *Falken*, Rasmussen, ank. Forvey 20.5.  
 s.s. *Fanø*, Korff, afg. Burntisland 26.5. til Malmö.  
 s.s. *Fiona*, Blom, Kbhvn.-Nyborg-Rudkøbing-Svendborg Ruten.  
 m.s. *Fionia*, E. H. Christensen, ank. Antwerpen 26.5. udg.  
 s.s. *Flynderborg*, i Dok Kbhvn.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. New York 26.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Fredensborg*, afg. Huelva 24.5.  
 s.s. *Frederiksborg*, ank. Kbhvn. 28.5.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Brinch, afg. Garston forv. 1.6. til Grangemouth.

## G

s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Antw. forv. 1.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Georgia*, Jørgensen, afg. Norfolk V. 26.5. til Rotterdam.  
 s.s. *Gerda Toft*, ank. Archangelsk 17.5.  
 m.s. *Gertrude Mærsk*, ank. Manila 6.5.  
 s.s. *Gorm*, afg. Norfolk V. 26.5. til New Orl.  
 s.s. *Grønland*, Meinertz, afg. Archangel 27.5.  
 s.s. *Guðrun Mærsk*, ank. Leningrad 9.5.  
 s.s. *Gunvor Mærsk*, ank. Leningrad 15.5.

## H

s.s. *Hajnia*, Ravn, ank. Esbjerg 31.5.  
 s.s. *Halfdan*, Thomsen, afg. Preston forv. 30.5. til Liverpool.  
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Frederikshavn 28.5.  
 s.s. *Hans*, ank. Port of Spain 19.5.  
 s.s. *Harald*, Clemmensen, afg. Kbhvn. forv. 2.6. til Manchester.  
 s.s. *Hebe*, afg. Nawc. forv. 12.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Alexandria 11.5.  
 s.s. *Hindsholm*, afg. Swansea 25.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Kbhvn. forv. 28.5. til Randers.  
 s.s. *Hroar*, forv. afg. Hull 8.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Hulda Mærsk*, pass. Skagen 19.5. vestg.

## I

m.s. *India*, N. P. Kruse, pass. Panama Kanalen 22.5. udg. for Vancouver.  
 m.s. *Indien*, Broner, pass. Panama Kanal 24.5.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, pass. Kbhvn. 26.5. til Bordeaux.  
 s.s. *Inge Mærsk*, afg. Eanta Pola 11.5. til Grønland.  
 m.s. *Irland*, Petersen, afg. New York 23.5.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Reykjavik 27.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Ivar*, Clausen, afg. Swansea 17.5. til Quebec.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Yxpila 27.5.  
 m.t. *Jane Mærsk*, rapp. 60 m fra N. Foreland 18.5. til Ostermoor.  
 s.s. *Jacob Mærsk*, ank. Aalborg 27.4.  
 m.s. *Java*, T. Skjoldam, afg. Pukow 28.5. udg. for Yokohama.  
 s.s. *Jessie Mærsk*, pass. Helsingør 22.5. nordg.  
 s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Leith 17.5.  
 m.s. *Johanne*, Jensen, ank. Plymouth 21.5.  
 s.s. *Jolantha*, Hansen, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 m.s. *Jylland*, Brinch, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, pass. Kbhvn. 28.5.

## K

s.s. *Kai*, Friis, afg. New York 25.5. til Parrsborough.  
 s.s. *Katholm*, Christensen, afg. Danzig forv. 8.6. til Manchester.  
 s.s. *Kentucky*, Hansen, afg. Manchester 1.6. til Liverpool.  
 s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Kalundborg 18.5.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.

BRUG		KUN
Hempels		Skibsfarver
INDENBORDS		UDENBORDS
Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.		

s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Burntisland 27.5.  
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Middelfart forv. 31.5. til Kolding.  
 s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.

## L

m.s. *Lalandia*, J. Borch, afg. Genoa 26.5. hjg. for London.  
 s.s. *Laura*, ank. Liverpool 12.5.  
 m.s. *Leice Mærsk*, afg. Seattle 5.5.  
 s.s. *Leza Mærsk*, afg. Hamborg 18.5.  
 s.s. *Lica Mærsk*, afg. Hamborg 18.5.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Gdynia 23.5.  
 s.s. *Lilleborg*, pass. Kbhvn. 26.5.  
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, ank. Ust Luga 20.5.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Rio 11.5. til Rotterdam.

## M

s.s. *M. M. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Hjorth, Københ.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Maine*, Jensen, afg. Iggesund 1.6. til Gefle.  
 s.s. *Maja*, Bergstedt, Aarhus-Hamborg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, E. Mouritzen, ank. Singapore 27.5. udg.  
 s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Liverpool 28.5.  
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Rouen 25.5. til Boness.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. Kbhvn. 2.6. til London.  
 s.s. *Maria Toft*, afg. Hamborg 28.5.  
 m.t. *Marie Mærsk*, rapp. 150 m fra Landsend 2.5. til Venezuela.  
 s.s. *Martin Carl*, Hjorth, afg. Leningrad 20.5.  
 s.s. *Maryland*, Ankersen, afg. Oslo 25.5. til B. Aires.  
 s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Frederikshavn 18.5.  
 m.s. *Meonia*, H. E. Frandsen, afg. Penang 25.5. hjg. for Colombo.  
 s.s. *Minsk*, afg. Palermo 2.6. til Cartagena.  
 s.s. *Møen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Pedersen, ank. Kbhvn. 28.5.  
 s.s. *Nevada*, afg. Kbhvn. 26.5. til Buenos Aires.  
 m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. Danzig 14.5.  
 s.s. *Nidaros*, Henriksen, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 m.s. *Niel Mærsk*, ank. New York 4.5.  
 s.s. *Nordborg*, pass. Kbhvn. 29.5.  
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, afg. Archangel 27.5.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Falk, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Kbhvn. forv. 30.5. til Nykøbing F.  
 s.s. *Oluf*, afg. Havre 18.5.  
 m.s. *Olympia*, Røder, afg. Bilbao 23.5.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Rio 24.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Kbhvn. 24.5.

## P

m.s. *Panama*, H. E. Franzen, afg. Dairen 27.5. hjg. for Shanghai.  
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Leningrad 25.5.  
 m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Peru*, P. Sørensen, afg. Dairen 20.5. hjg. for Singapore.  
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. Norfolk 16.5.  
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, ank. Kbhvn. 30.5.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejtsø, ank. Nakskov 22.5.

## R

s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Leith forv. 5.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Riga*, Westergaard, ank. Memel 28.5.

s.s. *Rita Mærsk*, ank. Galway 12.5.  
 s.s. *Robert Mærsk*, afg. London 12.5.  
 s.s. *Rosenborg*, i Dok Helsingør.  
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Newcastle 4.6.  
 s.s. *Romø*, Teilmann-Thomsen, ank. Goole 28.5.

## S

s.s. *Saga*, Thornung, ank. Kbhvn. 27.5.  
 m.s. *Sally Mærsk*, ank. Buenos Aires 17.5.  
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Malaga 25.5.  
 s.s. *Scandia*, Michelsen, afg. Talara 24.5. til Rotterdam.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Kbhvn. 29.5.  
 s.s. *Seine*, Vasse, afg. Riga forv. 31.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Sejrø*, Langlykke, afg. Holmsund 24.5.  
 m.s. *Siam*, S. Krarup, pass. Aden 26.5. hjg. for Suez.  
 s.s. *Sigrun*, Pedersen, afg. Antw. forv. 30.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Silkeborg*, afg. Hull 29.5.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Grimsby 24.5.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Havre forv. 28.5. til Nantes.  
 s.s. *Skodsborg*, afg. Kbhvn. 26.5.  
 s.s. *Steipner*, Dahm, afg. Leith forv. 28.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Slesvig*, Svarrer Nielsen, afg. Kbhvn. 18.5.  
 s.s. *Sonja*, afg. Filadelfia 18.5. til Quebec.  
 s.s. *Stadion II*, afg. Gøteborg forv. 7.6. til Aarhus.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Aalborg 26.5. til Vestindien.  
 s.s. *Stegelborg*, afg. Trångsund 26.5.  
 s.s. *Stjerneborg*, ank. Grays Harhour 15.5.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Blyth 25.5.  
 s.s. *Susan Mærsk*, ank. Domingo City 17.5.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Liverpool forv. 2.6. til Swansea.  
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Kbhvn. 28.5. til Aarhus.  
 s.s. *Søborg*, ank. Hull 29.5.  
 s.s. *Sønderjylland*, Posselt, Kbhvn.-Vejle Ruten.

## T

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Gdynia forv. 30.5. til Danzig.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, pass. Cape of Good Hope 25.5.  
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. London 29.5. til Boston.  
 s.s. *Tempo*, Sørensen, afg. Odense 29.5. til Aarhus.  
 s.s. *Tennessee*, Arel, afg. Danzig forv. 8.6. til Preston.  
 s.s. *Thyra*, Jans, afg. Aalborg 7.6. til Leith.  
 s.s. *Tiber*, Hull, afg. Kbhvn. forv. 9.6. til Gdynia.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Tanger forv. 3.6. til Ceuta.  
 m.s. *Tongking*, N. W. Jørgensen, pass. Panama Kanalen 21.5. udg. for Los Angeles.  
 s.s. *Trio*, Svane, pass. Brunshüttel 28.5. p. R. t. Hunbearn.  
 s.s. *Trondhjem*, Thomsen, afg. Stavanger 28.5.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Genua forv. 2.6. til Livorno.

## U

s.s. *Uffe*, Hav, afg. Kbhvn. forv. 2.6. til Antw.  
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Kbhvn. 31.5. til Oslo.  
 s.s. *Uraniøborg*, opl. Kbhvn.

## V

s.s. *Vendia*, Lund, afg. Struer 29.5.  
 s.s. *Vibeke Mærsk*, afg. Cartagena 11.5.  
 s.s. *Viborg*, pass. Las Palmas 22.5.  
 m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, afg. Sydney N.S.W. 1.5.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Kiilsgaard, reparerer Kbhvn. 28-30.5.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Gyhrs, 1.6. afg. B. Aires forv.

## W

s.s. *Wm. Th. Mallng*, Jensen, afg. Blyth 25.5.

## Y

s.s. *Ydun*, Fjeldborg, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Jensen, Aalborg-Hamborg Ruten.

## Ø

s.s. *Ørneborg*, afg. Southampton 28.5.

## Positionsliste for Sejlskibe 28. 5. 34

3 m. Sk. *Elisabeth*, Grube, afg. Riga 21.5.  
 3 m. Sk. *Nordstjernen*, Kristensen, afg. Danzig 20.5.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
 ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer





# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

Telefon Nr. 6300, Omst. til samtlige Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.

## STEVEDORE

Telefoner:  
537 & 4055

### KOMPAGNIET

Telegr.-Adr.:  
Mamdresch

Aalborg

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTERINTERESSENT-SÆLSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.  
KAJ & PAKHUSE: HOLMS PLADS

HOVEDKONTOR:  
TLF. C. 3491 & 13370

EFTER KONTOKTID KALDES:  
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y

## S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Weesberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2663

RANDERS

# WEIOLIN

## PATENT SKIBSFARVER

Fineste danske Fabrikat

Spørg Deres Skibshandler.

### AAGE WEIHE

SKIBSFARVEFABRIK

• NYHAVN 43 •

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

Grundlagt 1874

## Th. Höeg \* Hamburg

Bundfarver for Jern- og Stålskibe

Rød og Graa Indenbordsfarve Kobberstof for Træskebe  
Patent Mørje Graa Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.  
Telefon: Central 13778.

## CADENIUS & GRAHN <sup>A/B</sup>

SKIBSMÆGLERE

DAMPSKIBS- & BEFRAGTINGS AGENTER  
KUL-IMPORTØRER

Etabl. 1881

**KOTKA - Finland**

Dansk Vicekonsulat

Telegr.-Adr. »Cadenius Kotka»

## GUSTAV METZLER

Skibsmægler, Befragtning og Bunkerforsyning

**STETTIN OG SWINEMÜNDE**

TLGR.-ADR.: METZLER

Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, København.  
Finska Ångfartygs A/B., Helsingfors. — "Neptun" Bremen.

## O. SWANLJUNG

Etableret 1903

**BRAHESTAD** (Lapaluoto, Roska, Siniluoto) **FINLAND**  
& Kalajoki Rahja)

Dampskibs-Agent · Skibsmægler · Spedition

Medlem af: The Baltic and International Maritime Conference

Telegr.-Adr. »Swanljung», Brahestad

Coder: Scott's 1896 & 1906, Bentley's compl. phrase, Seediens-  
schlüssel 1926, Owners' & Captains' Code & the Boe Code.

## A/B. BRUHN Co. OY

(tidl. J. BRUHN, Etabl. 1879)

Skibsmægler og Befragtnings Agenter

Medlemmer af  
The Finnish Shipbrokers Association, The Baltic & International  
Maritime Conference og Nordisk Skibsrederforening

**KOTKA (Finland)**

Telegr.-Adr.: BRUHNCO, KOTKA

# CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

50. Aargang.

København 30. Maj 1934.

Nr. 22.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E.-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters 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, og de der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

## I. Østersøen.

### 1226. (T). Sverige S.-Kyst. Ystad. Havnearbejder. Advarsel.

(U. f. s. Nr. 20/1262. Stockholm 1934.)

Arbejderne paa den W.-lige Bølgebryder, hvilke Arbejder delvis falder inden for Løbet, vil med det første blive paabegyndt.

I Anledning heraf foretages følgende midlertidige Foranstaltninger:

1. Midtpunktet for det nye W.-lige Pierhoved, der ligger i Indsejlings Ledefyr-linien c. 120 m uden for det forreste Ledefyr, afmærkes med et i Havbunden nedrammet Jernrør, rækkende c. 2 m over Havoverfladen. Efter Mørkets Frembrud forsynes nævnte Rør, saavidt muligt med en klar Lanterne, som lyser hele Horisonten rundt.

2. W. for Ledefyrlinien udlægges 2 Bøjer med Forankringer. Den inderste Bøje udlægges c. 50 m WSW. for forreste Ledefyr og den yderste Bøje c. 170 m SW. for samme Fyr.

3. E. for Ledefyrlinien udlægges 2 Ankre, hver med en Ankerflig. Kæderne forsynes højst 40 m E. for Ledefyrlinien med Belastninger, saa at Kædelængderne mellem Belastningerne og Ankrene i Almindelighed kommer til at ligge langs Havbunden.

4. Fra det i Pkt. 1 nævnte Jernrør og i NW.-lig Retning ind mod W.-lige Mole opankres en Del Pramme, Betonkasser o. l.

5. Arbejderne paa den E.-lige Bølgebryder vil først blive paabegyndt senere.

6. Ved Ud- og Indsejlingen skal Søfarende ved Passage af Byggestedet holde mindst 40 m E. for Ledefyrlinien.

c. 55° 26' N. 13° 50' E.

(Kort Nr. 262. Danske Lods, Side 421.)

### 1227. (P). Sverige. Gotland W.-Kyst. Klintehamn. Ledefyr tændes.

(U. f. s. Nr. 21/1321. Stockholm 1934.)

Til Vejledning ved Indsejlingen til *Klintehamn* tændes den 15. Juli d. A. uden nærmere Meddelelse nedennævnte to Grupper Ledefyr:

1. *Varvsholmen* Ledefyr. Røde, faste Fyr.

a. *Varvsholmen yttre* paa c. 57° 23',<sub>5</sub> N. 18° 11',<sub>5</sub> E. Flammens Højde: 7 m. Synsvidde: 10 Sm. Stangbaake.

b. *Varvsholmen inre* paa c. 57° 23',<sub>6</sub> N. 18° 11',<sub>6</sub> E. Flammens Højde: 12 m. Synsvidde: 11 Sm. Stangbaake.

Fyrene, hvis Afstand fra hinanden er 120 m, leder overet i Pejling 55° c. 7 m N. for og parallel med den uddybede Rendes Midterlinie.

2. *Klintehamn* Ledefyr. Grønne, faste Fyr.

a. *Klintehamn yttre* paa c. 57° 23',<sub>3</sub> N. 18° 11',<sub>9</sub> E. Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: 3 Sm. Pæl.

b. *Klintehamn inre* paa c. 57° 23',<sub>3</sub> N. 18° 12',<sub>0</sub> E. Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 3 Sm. Pæl.

Fyrene, hvis Afstand fra hinanden er 165 m, leder overet i Pejling 84° til *Lastbryggen*.

Brændetid: 15. Juli—15. Maj.

(E. f. S. Nr. 11/547 1934. Kort Nr. 268 og 269.)

**1228. Sverige. Gotland E.-Kyst. Slite. Sømærke udlagt.**

(U. f. s. Nr. 21/1320. Stockholm 1934.)

En Stage er udlagt paa c. 57° 42',<sub>6</sub> N. 18° 49',<sub>0</sub> E., SE. for en Pulle, c. 130 m N. for den yderste Del af *Norra bryggen* og 1,<sub>08</sub> Sm 316° fra *Grundet* Fyr.

(E. f. S. Nr. 16/806 1934.)

**1229. Sverige E.-Kyst. Kungsgrund Lystønde flyttet.**

(U. f. s. Nr. 21/1368. Stockholm 1934.)

Lystønden *Kungsgrund* paa c. 57° 41',<sub>11</sub> N. 16° 55',<sub>11</sub> E. er flyttet c. 0,<sub>3</sub> Sm E. efter og ligger nu paa c. 57° 40',<sub>9</sub> N. 16° 55',<sub>5</sub> E., 4,<sub>53</sub> Sm 82° fra *Idö Stångskär* Fyr.

(Kort Nr. 268.)

**1230. Finland. Bottniske Bugt. Kemi Fyrskib. Taagesignal forandret.**

(U. f. s. Nr. 14/382. Helsingfors 1934.)

Taagesignalet om Bord i Fyrskibet *Kemi* paa c. 65° 26' N. 24° 22' E. er forandret til Et-Stød hver 30<sup>s</sup>, Stød 5<sup>s</sup>, Pause 25<sup>s</sup>.

**1231. Finland. Bottniske Bugt. Ulkokalla Fyr atter tændt.**

(U. f. s. Nr. 14/384. Helsingfors 1934.)

*Ulkokalla* Fyr paa c. 64° 20' N. 23° 27' E. er atter tændt.

(E. f. S. Nr. 2/68 1934.)

**1232. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Nykarleby. Hällgrund Fyr atter tændt.**

(U. f. s. Nr. 14/383. Helsingfors 1934.)

*Hällgrund* Fyr paa c. 63° 39' N. 22° 25' E. er atter tændt.

(E. f. S. Nr. 1/14 1934.)

**1233. Finland. Bottniske Bugt. Snipan Fyrskib genudlagt.**

(U. f. s. Nr. 14/385. Helsingfors 1934.)

Fyrskibet *Snipan* paa c. 63° 26' N. 20° 40' E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 1/15 1934.)

**1234. (T). Finland. Finske Bugt. Siikasaarenpää. Sømærke ødelagt.**

(U. f. s. Nr. 14/379. Helsingfors 1934.)

*Siikasaarenpää* Sømærke paa c. 60° 28',<sub>1</sub> N. 27° 36',<sub>3</sub> E. er ødelagt.

**1235. Rusland. Finske Bugt. Priemny Fyrskib flyttet. Sejladsforskrifter.**

(U. f. s. Nr. 21/1369. Stockholm 1934.)

1. Fyrskibet *Priemny* er for indeværende Skibsfartssæson indtil videre udlagt paa c. 60° 05',<sub>0</sub> N. 29° 21',<sub>8</sub> E.

2. Det anbefales Koffardiskibe, som agter at sejle ind i *Kronstadt* Bugt, at starte fra et Punkt beliggende 2,<sub>2</sub> Sm S. for *Srednjaja* Lystønde og styre Kurs 101°,<sub>5</sub> til Punktet c. 60° 05',<sub>0</sub> N. 28° 54',<sub>3</sub> E., der ligger 0,<sub>5</sub> Sm N. for den i Pkt. 3 omtalte Spirtønde (b). Herfra sættes Kurs 90° mod *Priemny* Fyrskib, hvor Lods tages om Bord, hvorefter man med Kurs 160° holder over i *Kronstadt* Ledefyrlinie.

3. Under Sejladsen til eller fra *Priemny* Fyrskib skal Koffardiskibe passere N. om følgende Sømærker:

a. En hvid- og rødmalet Spirtønde med rød Ballon og Tværtræ paa c. 60° 04',<sub>5</sub> N. 28° 46',<sub>9</sub> E.

- b. En hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa c.  $60^{\circ} 04'_{,5}$  N.  $28^{\circ} 54'_{,3}$  E.  
 c. En hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa c.  $60^{\circ} 04'_{,5}$  N.  $29^{\circ} 03'_{,0}$  E.  
 d. En hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa c.  $60^{\circ} 04'_{,5}$  N.  $29^{\circ} 11'_{,8}$  E.  
 e. En hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa c.  $60^{\circ} 04'_{,5}$  N.  $29^{\circ} 20'_{,6}$  E.  
 4. Ved *Priemny* Fyrskib er det tilladt Fartøjer at ankre inden for et Omraade med følgende Grænser:

Mod Nord: Breddeparallelle 60° 05' N.  
 — Syd: — 60° 04' N.  
 — Øst: Meridianen 29° 24' E.  
 — Vest: Pejlingen 160° fra *Priemny* Fyrskib.  
 (E. f. S. Nr. 9/405 1934. Kort Nr. 277.)

**1236. Rusland. Finske Bugt. Neva Bugt. Leningrad. Havnefyr atter tændt.**

(U. f. S. Nr. 14/381. Helsingfors 1934.)

*Leningrad* Havnefyr er atter tændt.

c.  $59^{\circ} 53'$  N.  $30^{\circ} 13'$  E.

**1237. Tyskland. Kolberg Anduvning. Vrag forgæves eftersøgt.**

(N. f. S. Nr. 21/1847. Berlin 1934.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 20/1106 1934 meddeles, at Vraget af den deri omtalte Jernmudderpram, der var rapporteret sunket paa c.  $54^{\circ} 12'$  N.  $15^{\circ} 28'$  E., forgæves er eftersøgt.

(E. f. S. Nr. 20/1106 1934.)

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**

**1238. Danmark. Store-Bælt. Sprogø N. Telegrafbøjer inddraget.**

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 19/1049 1934 meddeles, at de midlertidig udlagte Telegrafbøjer er inddraget, da det i Efterretningen omtalte nye Søkabel er udlagt. c.  $55^{\circ} 21'_{,7}$  N.  $10^{\circ} 58'_{,5}$  E.

(E. f. S. Nr. 19/1049 1934. Kort Nr. 290, 220, 299 og 278.)

**1239. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg Sund. Turø. Skaarupøre Sund. Dæmning. Oplysning om Gennemsejlingsaabning.**

Gennemsejlingsaabningen i den nye Vejdæmning c. 100 m W. for *Skaarupøre* Færgebroer er 42 m bred og Højden fra Vandoverfladen til Broens Underkant fra 2,7 til 3,0 m. Aabningens Plads er  $55^{\circ} 03'$  ( $17''$ ) N.  $10^{\circ} 39'$  ( $25''$ ) E.; c. 120 m fra N.-Kysten af *Skaarupøre Sund*.

(Kort Nr. 237, 297, 221, 241, 298, 299, 279 og 280. Danske Lods, Side 560. Havnelods, Side 165.)

**1240. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg Sund. Tankefuld Lodsstation flyttet.**

Lodsstationen *Tankefuld* er flyttet til den E.-lige Ende af *Tankefuld* Skov paa c.  $55^{\circ} 02'_{,4}$  N.  $10^{\circ} 34'_{,2}$  E.

(Kort Nr. 237 og 297. Danske Lods, Side 560.)

(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

## 1241. (T). Danmark. Kattegat. Frederikshavn S. Bangsbo Strand—Vesterø. Telegrafbøjer midlertidig udlagt.

I Anledning af Udlægning af c. 3 km Søkabel fra *Bangsbo Strand* (ud for Gaarden *Jegen* c.  $57^{\circ} 23'_{,7}$  N.  $10^{\circ} 31'_{,0}$  E.) mod *Vesterø* er indtil videre udlagt Telegrafbøjer paa nævnte Strækning, til Advarsel for Søfarende, særlig Fiskere, om ikke her at opankre eller udlægge Redskaber.

## 1242. Sverige. Kattegat. Stora Pölsan Skær. Fyr tændt.

(U. f. s. Nr. 21/1326. Stockholm 1934.)

Paa det faste Sømærkes Plads paa Skæret *Stora Pölsan* paa c.  $57^{\circ} 46'_{,6}$  N.  $11^{\circ} 31'_{,5}$  E. er tændt et Fyr, *Stora Pölsan Fyr*, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver  $6^s$ , Blink  $0_{,6}^s$ , Mørke  $5_{,4}^s$ . Flammens Højde: 18 m. Synsvidde: 12 Sm for hvidt, 9 Sm for rødt og 7 Sm for grønt Lys. E. for Pejlingerne  $161^{\circ}$  og  $341^{\circ}$  er Synsvidden dog kun henholdsvis 10 Sm, 7 Sm og 6 Sm. Hvid, ottekantet Fyrbaake paa firkantet Betonvarde, sort foroven og hvid forneden. Fyret lyser, som følger:

- |  |   |
|--|---|
| 1. Grønt i Pejl. fra $341^{\circ}$ til $351^{\circ}$ . | 5. Rødt i Pejl. fra $275^{\circ}$ til $278^{\circ}$ . |
| 2. Hvidt i — - $351^{\circ}$ - $145^{\circ}$ .         | 6. Grønt i — - $278^{\circ}$ - $304^{\circ}$ .        |
| 3. Rødt i — - $145^{\circ}$ - $207^{\circ}$ .          | 7. Hvidt i — - $304^{\circ}$ - $309^{\circ}$ .        |
| 4. Grønt i — - $207^{\circ}$ - $275^{\circ}$ .         | 8. Rødt i — - $309^{\circ}$ - $341^{\circ}$ .         |

(E. f. S. Nr. 17/900 1934. Kort Nr. 246, 211 og 236. Danske Lods. Side 217.)

(Se Tillæg.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

## 1243. England. Great Yarmouth Anduvning. Opgrunding.

(N. t. M. Nr. 776. London 1934.)

Dybder paa  $2_{,1}$  m til  $4_{,6}$  m rapporteres at findes  $3_{,16}$  Sm  $71^{\circ}$  og  $3_{,48}$  Sm  $63^{\circ}$  fra *Gorleston Kirke*.

c.  $52^{\circ} 36'$  N.  $1^{\circ} 48'$  E.

## 1244. (P). England. Souter Point Fyr. Fyrtaarn ommales.

(N. t. M. Nr. 14. Trinity House, London 1934.)

I Løbet af Juli d. A. vil *Souter Point Fyrtaarn* paa c.  $54^{\circ} 58'$  N.  $1^{\circ} 21'$  W. blive ommalet, idet den hvide Fyrlanterne og det røde Bælte rundt om Taarnet vil blive malede sorte. — Nærmere Meddelelse fremkommer ikke.

## 1245. (T). Skotland. Anstruther Havn midlertidig lukket. Havnefyr midlertidig slukket.

(N. t. M. Nr. 764. London 1934.)

I Anledning af at en Slæbebaad er sunket i Indløbet til *Anstruther Havn*, er denne midlertidig lukket og Havnefyrene midlertidig slukket.

c.  $56^{\circ} 13'$  N.  $2^{\circ} 42'$  W.

## 1246. Skotland. Tay Floden. Oplysning om Vrag.

(N. t. M. Nr. 765. London 1934.)

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 6/333 1934 meddeles, at det deri omtalte Vrag ligger sunket c.  $0_{,33}$  Sm  $190^{\circ}$  fra den tidligere opgivne Plads og  $0_{,1}$  Sm  $37^{\circ}$  fra Hovedet af *Woodhaven Pier*. En grøn Vragtønde ligger tæt N. for Vraget. c.  $56^{\circ} 26'$  N.  $2^{\circ} 58'$  W.

(E. f. S. Nr. 6/333 1934.)

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

## 1247. Frankrig. Saint-Valéry-sur-Somme Fyr forandret.

(A. a. N. Nr. 20/911. Paris 1934.)

*Saint-Valéry-sur-Somme Fyr* paa c.  $50^{\circ} 11'$  N.  $1^{\circ} 38'$  E., paa *Digue de Halage*, er forandret og viser nu grønt Lys med En-Formørkelser hver  $5^s$ , Lys  $4^s$ , Mørke  $1^s$ . Synsvidde: 8 Sm.

1248. Frankrig. Le Håvre. Amfard Banke N.-Kant. Tønde inddraget.  
(N. f. S. Nr. 20/1762. Berlin 1934.)  
Den røde Spidstønde med Kegle paa  $49^{\circ} 27' 28''$  N.  $0^{\circ} 06' 48''$  E. er permanent inddraget.
1249. Frankrig. Morlaix Bugt. Les Platines de Callot. Baake genopført.  
(A. a. N. Nr. 21/957. Paris 1934.)  
Baaken *Les Platines de Callot* paa c.  $48^{\circ} 41'$  N.  $3^{\circ} 55'$  W. er genopført.  
(E. f. S. Nr. 20/1123 1934.)
1250. Frankrig. Morlaix Anduvning. Grunde.  
(A. a. N. Nr. 20/909. Paris 1934.)  
Nedennævnte Grunde er fundet paa følgende Pladser:  
a. En  $4,7$  m Grund paa  $48^{\circ} 43' 03''$  N.  $3^{\circ} 57' 28''$  W.  
b. -  $9$  m — —  $48^{\circ} 46' 12''$  N.  $4^{\circ} 01' 22''$  W.  
c. -  $9,3$  m — —  $48^{\circ} 44' 44''$  N.  $3^{\circ} 54' 44''$  W.  
d. -  $6,4$  m — —  $48^{\circ} 44' 22''$  N.  $3^{\circ} 54' 33''$  W.
1251. England W.-Kyst. Wales S.-Kyst. Swansea Bugt. Mumbles Fyr upaalideligt.  
(N. t. M. Nr. 752. London 1934.)  
*Mumbles Fyr* paa c.  $51^{\circ} 34'$  N.  $3^{\circ} 58'$  W. er upaalideligt.
1252. England W.-Kyst. Mersey Floden. Dungeon Point. Fyr nedlagt. Lys- og Klokketønde udlagt.  
(N. t. M. Nr. 777. London 1934.)  
1. *Poverty Nook* hvide, faste Fyr samt Taagesignalet med Gongong er nedlagt.  
c.  $53^{\circ} 20'$  N.  $2^{\circ} 50'$  W.  
2. En Lys- og Klokketønde „*S. Dungeon*“, der viser hvidt Et-Blink hver  $3^s$ , er udlagt paa c.  $53^{\circ} 19'$  N.  $2^{\circ} 50'$  W.,  $0,29$  Sm  $237^{\circ}$  fra *Dungeon Point* Baake.
1253. Irland E.-Kyst. Dublin Anduvning. Lystønde forandret.  
(N. t. M. Nr. 779. London 1934.)  
Lystønde Nr. 2 paa  $53^{\circ} 20' (30'')$  N.  $6^{\circ} 10' (30'')$  W. er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Et-Blink hver  $7\frac{1}{2}^s$ , Blink  $0,75^s$ , Mørke  $6,75^s$ .
- VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.**
1254. Frankrig. Port Maria. Fyr forandret.  
(A. a. N. Nr. 21/954. Paris 1934.)  
*Port Maria Fyr* paa c.  $47^{\circ} 28',5$  N.  $3^{\circ} 07',6$  W. er forandret og viser nu hvidt Lys med En-Formørkelser hver  $5^s$ , Lys  $4^s$ , Mørke  $1^s$ .
1255. Frankrig. Belle-Ile. Afmærkning forandret.  
(A. a. N. Nr. 21/955. Paris 1933.)  
Tønden *Basse occidentale des Poulains* paa c.  $47^{\circ} 23'$  N.  $3^{\circ} 17'$  W. er ombyttet med en Klokketønde.
1256. Frankrig. Rocher d'Antioche. Fyr atter tændt.  
(A. a. N. Nr. 20/905. Paris 1934.)  
*Rocher d'Antioche Fyr* paa c.  $46^{\circ} 04'$  N.  $1^{\circ} 24'$  W. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 20/1127 1934.)
1257. (P). Frankrig. Gironde. Fyr tændes.  
(A. a. N. Nr. 20/906. Paris 1934.)  
I Løbet af den nærmeste Tid tændes paa c.  $45^{\circ} 28',2$  N.  $0^{\circ} 48',9$  W. et nyt Fyr, *Mortagne-sur-Gironde Fyr*, der skal vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver  $6^s$ , Lys  $4^s$ , Mørke  $2^s$ . Synsvidde: 10 Sm. En sort Fyrbaake. Ubevogtet.

**1258. Frankrig. Adour. Oplysning om Lodsstation.**

(A. a. N. Nr. 20/904. Paris 1934.)

Lodsstationerne *Bayonne*, *Le Boucau* og *Saint-Jean-de-Luz* er erstattede med een enkelt *Adour* Lodsstation. Den nye Stations Omraade strækker sig 3 Sm ud fra Kysten mellem Breddeparallellen gennem *Ondres* mod N. og Grænsen for det franske Søterritorium mod S., indbefattende *Bayonne* Havn, *Saint-Jean-de-Luz* Red samt Havnene *Nivelle* og *Socoa*.

Indenfor ovennævnte Omraade hersker Lodstvang:

1. for alle Skibe bestemt til *Bayonne* eller *Saint-Jean-de-Luz*;
2. for alle Skibe (undtagen Lystfartøjer), der opankrer paa *Biarritz* Red for at ombordtage eller landsætte Passagerer.

Lodsfartøjet har Station ud for *Saint-Jean-de-Luz*.

c. 43° 30' N. 1° 30' W.

**1259. Afrika W.-Kyst. Accra Red. Tønde flyttet.**

(N. t. M. Nr. 746. London 1934.)

Tønden paa *Accra* Red paa c. 5° 31' N. 0° 12' W. er flyttet c. 76 m i Retningen 72° og ligger nu 1,12 Sm 117° fra *Accra* hvide Gruppe-Blinkfyr.

**1260. Afrika W.-Kyst. Axim Bugt. Tønde inddraget.**

(N. t. M. Nr. 783. London 1934.)

Den røde Spidstønde med Topbetegnelse paa c. 4° 52' N. 2° 16' W., c. 1,1 Sm 258° fra *Bobowasi Island* Fyr, er permanent inddraget.

**1261. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Sound Indløb. Stone Horse Shoal Fyrskib. Undervandsklokke fjernet.**

(N. t. M. Nr. 19/1138. Washington 1934.)

Undervandsklokken om Bord i Fyrskibet *Stone Horse Shoal* paa c. 41° 33' N. 69° 59' W. er permanent fjernet.

**1262. Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Block Island. Block Island Southeast Fyr. Taagesignal forandret.**

(N. t. M. Nr. 18/1075. Washington 1934.)

Taagesignalet ved *Block Island Southeast* Fyr paa c. 41° 09' N. 71° 33' W. er forandret og afgives nu med Tyfon. Signalet er Et-Stød hver 30<sup>s</sup>, Stød 5<sup>s</sup>, Pause 25<sup>s</sup>.

**1263. Forenede Stater i Nord-Amerika. Delaware Bugt. Fourteen Foot Bank Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 19/1146. Washington 1934.)

*Fourteen Foot Bank* Fyr paa c. 39° 03' N. 75° 11' W. er forandret til at vise hvidt og rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10<sup>s</sup>, Blink 1,5<sup>s</sup>, Mørke 1,5<sup>s</sup>, Blink 1,5<sup>s</sup>, Mørke 5,5<sup>s</sup>.

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

**1264. Cuba. Maternillos Pynt. Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 748. London 1934.)

*Maternillos Point* Fyr paa c. 21° 40' N. 77° 08' W. er forandret til at vise hvidt, fast Lys med Et-Blink hver 1<sup>m</sup>. Synsvidde: 19 Sm.

**1265. Cuba. Kap Maysi. Fyr atter normalt.**

(N. t. M. Nr. 748. London 1934.)

Kap *Maysi* Fyr paa c. 20° 15' N. 74° 08' W. er atter i Orden og lyser med normal Fyrkarakter.

**1266. Porto Rico. Vieques Island. Point Mulas Fyr forandres.**

(N. t. M. Nr. 19/1165. Washington 1934.)

Omkring den 1. Juni d. A. forandres *Point Mulas* Fyr paa c. 18° 09' N. 65° 27' W. til at vise Et-Blink hver 10<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 9<sup>s</sup>. Iøvrigt uforandret.

- 1267. Guadeloupe. Pointe a Pitre Anduvning. Gozier Island. Fyrs Synsvidde.**  
(N. t. M. Nr. 18/1094. Washington 1934.)  
*Gozier Island* Fyrs Synsvidde er 15 Sm. c. 16° 12' N. 61° 30' W.
- 1268. Martinique. Francois Ankerplads. Baake opført. Tønde inddraget.**  
(N. t. M. Nr. 18/1095. Washington 1934.)  
En sort Baake med Cylinder er opført paa 14° 37' (45") N. 60° 52' (30") W.  
Den sorte Tønde, der tidligere var udlagt i Nærheden af ovennævnte Plads, er permanent inddraget.
- 1269. (T). Argentina. Valdes Halvø. Norte Point Fyr midlertidig forandret.**  
(N. t. M. Nr. 18/1096. Washington 1934.)  
*Norte Point* Fyr paa c. 42° 04' S. 63° 46' W. er midlertidig forandret til at vise Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 30<sup>s</sup>., Blink 0,5<sup>s</sup>., Mørke 4,5<sup>s</sup>., Blink 0,5<sup>s</sup>., Mørke 4,5<sup>s</sup>., Blink 0,5<sup>s</sup>., Mørke 4,5<sup>s</sup>., Blink 0,5<sup>s</sup>., Mørke 14,5<sup>s</sup>..
- 1270. Mexiko W.-Kyst. Nedrecalifornien. San Benito Islands. West Benito Island. Fyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 19/1170. Washington 1934.)  
Paa NW.-Pynten af *West Benito Island* er paa 28° 19' (10") N. 115° 35' (45") W. tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 30<sup>s</sup>., Tre-Blink i 10<sup>s</sup>., Mørke i 20<sup>s</sup>.. Flammens Højde: 130 m. Synsvidde: 29 Sm. Et cylindrisk Betontaarn. Fyret er synligt i Pejlinger mellem 3° og 276°.
- 1271. (P). Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. San Diego Bugt Indløb. Ledefyr forandres.**  
(N. t. M. Nr. 19/1171. Washington 1934.)  
Omkring den 1. Juli d. A. forandres *San Diego* Bugt Indløb Ledefyr, som følger:  
1. Ny Ledefyr tændes:  
Forfyr, rødt, fast Fyr, paa en Pælebaake i 1,8 m Vand paa 32° 42' 19" N. 117° 13' 59" W., c. 300 m 28° fra *La Playa* Fyr. Flammens Højde: 6,7 m. Dagmærket er en hvid Tremmetrekant med en sort, lodret Stribe.  
Bagfyr, rødt Fyr med En-Formørkelser hver 2<sup>s</sup>., Lys 1<sup>s</sup>., Mørke 1<sup>s</sup>., paa en firkantet Fyrbygning 1441 m 353° fra Forfyret. Flammens Højde: 24 m. Dagmærket er en hvid Tremmetrekant med Spidsen nedad og med en sort, lodret Stribe.  
2. Det nuværende Forfyr nedlægges.  
3. Det nuværende Bagfyr vil blive opretholdt som *San Diego* Bugt Fyr Nr. 2. Fyrkarakter og Plads er uforandret.
- 1272. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. San Francisco Bugt. East Brother Island Fyr og Taagesignal forandret.**  
(N. t. M. Nr. 19/1173. Washington 1934.)  
*East Brother Island* Fyr paa c. 37° 58' N. 122° 26' W. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10<sup>s</sup>., Blink 2<sup>s</sup>., Mørke 1<sup>s</sup>., Blink 2<sup>s</sup>., Mørke 5<sup>s</sup>..  
Taagesignalet afgives med Diafon. Signalet er Et-Stød hver 20<sup>s</sup>., Stød 3<sup>s</sup>., Pause 17<sup>s</sup>..

### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 1273. Frankrig. Antibes Fyr forandret.**  
(A. a. N. Nr. 21/956. Paris 1934.)  
*Antibes* Fyr paa c. 43° 35' N. 7° 08' E. er forandret til at vise hvidt og rødt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser hver 15<sup>s</sup>., Lys 8<sup>s</sup>., Mørke 1<sup>s</sup>., Lys 2<sup>s</sup>., Mørke 1<sup>s</sup>., Lys 2<sup>s</sup>., Mørke 1<sup>s</sup>.. Synsvidde: 17 Sm for hvidt og 15 Sm for rødt Lys.



1274. **Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Isola di Ponza. Fyr forandret.**  
(A. a. N. Nr. 98/225. Genua 1934.)  
Fyret paa *Faraglione della Guardia* (S.-Pynten af Øen) paa c. 40° 53' N. 12° 57' E. er forandret og viser nu hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10<sup>s</sup>, Blink 0,52<sup>s</sup>, Mørke 1,98<sup>s</sup>, Blink 0,52<sup>s</sup>, Mørke 6,98<sup>s</sup>. Synsvidde: 26 Sm. Iøvrigt uforandret.  
(E. f. S. Nr. 20/1138 1934.)
1275. **Ægypten. Port Said Anduvning. Lystønder forandret.**  
(N. t. M. Nr. 781. London 1934.)  
1. Lystønden paa 31° 19' (05") N. 32° 21' (30") E. er forandret til at vise grønt, fast Lys.  
2. Lystønden c. 0,3 Sm 127° fra (1) er forandret til at vise rødt, fast Lys.  
(E. f. S. Nr. 7/392 1934.)
1276. **Ægypten. Alexandria. Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 782. London 1934.)  
Fyret paa *Great Pass* Baake paa c. 31° 10' N. 29° 48' E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 1<sup>s</sup>.  
(E. f. S. Nr. 15/783 1934.)

### X. Asiens E.-Kyst med Japan.

1277. **Sunda Øerne. Rhio Stræde Anduvning. Undervandshindring.**  
(N. t. M. Nr. 775. London 1934.)  
En Undervandshindring rapporteres at ligge paa 0° 44' 00" N. 105° 17' 30" E.
1278. **Sunda Øerne. Sumatra E.-Kyst. Berhala Stræde. Grund.**  
(B. a. Z. Nr. 111/1193. 's-Gravenhage 1934.)  
Et mindre Korallrev med en mindste Dybde af 5½ m er fundet paa 0° 38' 20" S. 104° 01' 20" E.
1279. **Kinesiske Hav. Tonking Bugt. Fu Tai Mun eller Kua Dai. Grunde.**  
(N. t. M. Nr. 759. London 1934.)  
Følgende Grunde er fundet:  
1. En 3,7 m Grund (Klippe) 2,8 Sm 322° fra Toppen A.  
2. - 4,6 m — — 1,96 Sm 306½° fra Toppen A.  
Toppen A paa *Tsieng Mui*: c. 21° 21' N. 107° 50' E.
1280. **Kina. Chu-kiang (Canton Floden). Canton. Dutch Folly. Lystønder inddraget. Skær bortsprænges.**  
(N. t. M. Nr. 45. Shanghai 1934.)  
1. Nedennævnte Lystønder er permanent inddraget:  
a. *Dutch Folly South* Lystønde 0,48 Sm 209° fra det W.-lige Spir paa den romersk-katolske Kirke.  
b. *Dutch Folly North* Lystønde 0,47 Sm 211° fra det W.-lige Spir paa den romersk-katolske Kirke.  
c. 23° 07' N. 113° 15' E.  
2. Skærene i Nærheden af ovennævnte Plads er i Færd med at blive bortsprængt.
1281. **Kina. Ryujun Ko (Port Arthur). Afmærkning forandret.**  
(N. t. M. Nr. 49. Shanghai 1934.)  
Tønden paa c. 38° 48' N. 121° 15' E., 0,43 Sm 1° fra *Rokobi San* Fyr, er ombyttet med en rød og hvid, vandret stribet Lystønde Nr. 1, der viser hvidt, fast Lys.
1282. **Korea S.-Kyst. Tonai Kai (Port Hamilton) Anduvning. Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 785. London 1934.)  
*Tonai Kai* Fyr paa c. 34° 00',5 N. 127° 19',5 E. er forandret fra at vise afvekslende hvidt og rødt Et-Blink til at vise hvidt Et-Blink hver 15<sup>s</sup>. Flammens Højde: 67,4 m. Synsvidde: 21 Sm.

1283. Japan. Honshu N.-Kyst. Sakai Ko. Fyr nedlagt.  
(N. t. M. Nr. 784. London 1934.)  
*Odaiba Hana* hvide, faste Fyr paa c. 35° 33' N. 133° 15' E. er permanent nedlagt.
1284. Japan. Honshu E.-Kyst. Kujukuri Bama. Fyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 754. London 1934.)  
Paa 35° 29' 20" N. 140° 25' 15" E. er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 14 m. Synsvide: 12 Sm. En hvidmalet, firkantet Træbaake. Fyret er synligt i Pejlinger fra 289° til 304°. Ubevogtet.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

1285. Danmark. Limfjorden. Nibe. Havnereglement.  
Under den 19. Maj d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt et nyt Reglement for Ordenens Overholdelse i *Nibe* Havn (c. 56° 59',<sub>2</sub> N. 9° 38',<sub>1</sub> E.) i Overensstemmelse med „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) *danske* Havne (Broer)“.  
For Sejladsen inden for Havnens Omraade gælder „Særlige Regler for Sejlads i indre *dansk* Farvand“ af 29. Juli 1927.  
Det til Havnen hørende Søomraade er begrænset af:  
a. Mod V e s t : Den W. for Havnen staaende Skærm.  
b. Mod N o r d ø s t : En ret Linie fra Skærmens N.-Ende til den SE.-lige Grænse for Havnepladsen.  
c. Mod S y d : En ret Linie fra Skærmens S.-Ende til den SW.-lige Grænse for Havnepladsen.  
Dette Reglement træder i Kraft den 1. Juli 1934.  
(Havnelods, Side 134.)

## Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

- N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.
- Korts eller  
Bogs Nr.
- England:*
- R 1986 Gulf of St. Lawrence. — Buctouche river.  
R 2471 America, East Coast. — New London harbour.  
T Supplement No. 9 to British Columbia Pilot, Vol. I.  
N 5120 British Isles. — Coastguard stations with symbols denoting lookout maintained.  
N 1232 Africa, South-West Coast. — Saldanha bay.  
R 2115 Entrance to the Baltic. — The Sound.  
R 2554 Italy, West Coast. — Leghorn roadstead.  
† 1232 Saldanha Bay.
- Tyskland:*
- R D. 2 Mündungen der Jade und Weser.

## Tillæg.

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

## 1286. (T). Danmark. Sundet. Vedbæk Fiskeri- og Lystbaadehavn. Dækmole under Bygning. Havnefyr flyttes. Advarsel.

Fra *Vedbæk Havns S.-Moles Hoved* er for Tiden en Dækmole under Bygning i NNE.-lig Retning. Naar Dækmolen, der bliver c. 40 m lang, er færdigbygget, vil det røde faste Fyr paa S.-Molens Hoved blive flyttet ud paa Yderenden af denne.

c. 55° 51' N. 12° 34' E.

(Kort Nr. 312 og 210. Havnelods, Side 192. Fyr-Fort. Nr. 228.)

## 1287. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Faaborg Anduvning. Lystønder genudlagt.

Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:

Lys- og Klokketønderne *Skrams Flak* c. 55° 01' N. 10° 12' E. og *Knastegrund* samt Lystønderne *Knoldhjørne E.*, *Langetanuftak* og *Bjørnø N.*

(E. f. S. Nr. 19/1050 1934.)

## 1288. Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Mommark Lystønde genudlagt,

Lystønden *Mommark* paa c. 54° 56' N. 10° 03' E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 19/1052 1934.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

## 1289. (T). Danmark. Kattegat. Hals Barre Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.

*Hals Barre* Radiofyr paa c. 56° 57' N. 10° 26' E. er for Tiden ude af Virksomhed.

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET  
**NAKSKOV**  
**SKIBSVÆRFT**

★  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

★  
FLYDEDOK  
FOR SKIBE INDTIL 11.000 TONS D.W.

AKTIESELSKABET  
**MARITIME AGENCY**

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450

Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K

★  
REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTEURER

**BUNKERKUL**

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

★  
KONTRAHENTER FOR  
STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

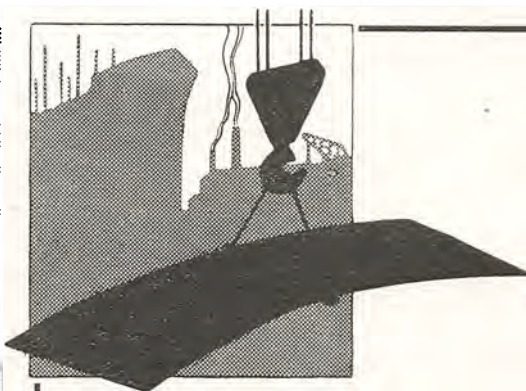
*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

**O**wners' &  
**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

**Price 13/-** postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
33, Amaliegade, Copenhagen.



**Nybygninger  
Reparationer**

Aktieselskabet

**Aalborg Maskin- og Skibsbyggeri**

Telegr. Adr.: Yard.

Tlf. 4101, Statstlf. 9.

# FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET

# „SKANDINAVIA“

## KØBENHAVN

Stiftet 1899

BALANCE pr. 31. December 1933.

Aktiva.	Passiva.
Aktionærernes Forskrivninger ..... 4,000,000.00	Aktiekapitalen ..... 10,000,000.00
Værdipapirer ..... 35,319,807.55	Reservefonden ..... 2,500,000.00
Aktier i andre Forsikrings-	Ansvarlig Indskudskapital ..... 300,000.00
Foretagender (Anskaffelses-	Sikkerhedsfond for Livsforsikring ..... 1,017,082.12
værdi) ..... 2,407,116.98	Præmie- og Skadesreserver pr. 31. December
(Forskrivninger afgivet	1933:
Kr. 195,875,00) ..... 37,726,924.53	Brandforsikring ..... 9,108,482.00
Paaløbne, ikke forfaldne Renter pr. 31. De-	Sø- og Transportforsikring .. 3,954,224.43
cember 1933 ..... 168,297.61	Livsforsikring ..... 43,876,951.28
Selskabets Ejendom, Matr. Nr. 206,	Ulykkes-, Tyverifors. etc. .. 2,594,602.00
Kongens Nytorv 6 ..... 1,200,000.00	59,534,259.71
(Ejendomsskyld Kr. 900,000,00)	Prioritet i Selskabets Ejendom ..... 411,736.00
Tilgodehavende i Banker ..... 4,356,897.78	Deponeret Præmiereserve hos os ..... 13,727,767.28
Kassebeholdning ..... 3,341.56	Gæld til Forsikringselskaber og andre .... 3,886,194.56
Deponeret rentebærende Præmiereserve .... 37,242,903.95	Udbytte, ikke hævet ..... 6,090.00
Tilgodehavende hos Forsikringselskaber og	Kursregulerings-Konto for Obligationer
andre ..... 6,740,249.14	Hovedafdelingen ..... 339,731.93
Uafskrevne Erhvervsomkostninger for Livs-	<b>Overskud</b> ..... 1,022,183.97
forsikring ..... 1,306,431.00	foreslaas fordelt:
Inventar, afskrevet ..... 0.00	Udbytte til Aktionærerne
	5 pCt. af 6,000,000.00 ..... 300,000.00
	Tantieme til Repræsentant-
	skabet ..... 59,619.54
	Henlæggelse til Dispositions-
	fonden ..... 500,000.00
	Hensættelse til Skat ..... 65,000.00
	Overført til Personalets Pen-
	sionsfond ..... 75,247.01
	Overført til næste Aar ..... 22,317.42
<b>92,745,045.57</b>	<b>1,022,183.97</b>
	<b>92,745,045.57</b>

København, den 17. Maj 1934.

O. KRAG.  
Formand.

VALDEMAR HANSEN.

BESTYRELSEN:

CARL HOLBEK.

CHR. S. NIELSEN.

MARIUS NIELSEN.

DIREKTIONEN:

W. WITZKE.

Direktionens Formand.

POVL HEY.

N. L. SJØRMAN.

INGOLF WITZKE.

S. Burvil.  
Hovedbogholder.

Foranstaaende Regnskab er i Overensstemmelse med Selskabets Bøger, som vi har revideret. Vi har konstateret Beholdningernes Tilstedeværelse.

København, den 19. Maj 1934.

J. AMSINCK.

Revisions- & Forvaltnings-Institutet A/S  
H. E. ANDERSEN.  
statsaut. Revisor.

CLEMMENSEN.  
statsaut. Revisor.

**A/s GRØN & WITZKE**  
**ASSURANCEKONTORER**

**KONGENS NYTORV 6 — KØBENHAVN**  
**TELF.: 9316 TELEGR.-ADR.: KANALEN**

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 23

FREDAG 8. JUNI 1934

41. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1934

Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleum A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegraf-selskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phonix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugsererselskaber.

## FRA UGE TIL UGE

Af Axel Gerfalk.

### FREMAD OG OPAD

I sidste Uge gik Tallet paa oplagte Skibe, tilhørende Medlemmer af Dansk Dampskibsrederiforening ned til 24, svarende til en Dødvægtstonnage af 82,154; denne Uge er Oplægningerne yderligere gaaet ned til 19 Skibe, repræsenterende en Brutto Tonnage af 38,421 eller Dødvægtstonnage af 60,974 Tons. Danmark har nu de færreste Oplægninger af samtlige Skibsfartslande, et smukt Vidnesbyrd om vore Rederes og Søfolks Dygtighed.

Dette smukke Resultat betyder først og fremmest en Forringelse af Arbejdsløsheden blandt Søens Folk. Allerede inden de to sidste Reduceringer af de oplagte Skibes Antal var saaledes Antallet paa ledige Maskinmestre, der modtager Arbejdsløshedsbidrag fra deres Forening, gaaet ned til 80, og er altsaa nu igen blevet betydelig forringet. Sidste Aar paa samme Tid var de ledige Maskinmestres Antal omtrent det dobbelte, nemlig 158.

Men dette er langtfra den eneste Vinding. At Skibene kommer i Drift, betyder Arbejde og Fortjeneste for en Masse andre Mennesker og beslægtede Virksomheder. Der bliver Gang i Reparationsarbejdet, mere at bestille i Havnene, Proviant- og Udstyrsforretningerne faar nye og større Ordre o. s. v. Intet andet Erhverv sætter saa mange forskellige Hjul i Gang som Skibsfarten.

Naar Oplægningernes Antal falder, skyldes det ogsaa i nogen Grad Trælastfartens ny Sammenslutning, Nor-Wood Corporation. Afskiberne er ivrige efter at sikre sig Tonnage, og der tilbydes nu bedre Fragter end for bare tre Uger siden for Trælastskibe.

Ejendommelig nok føles denne Bedring ikke føleligt i England. I alt Fald genlyder de engelske Blade hver Dag af mere og mere højrostede Krav om Støtte til Skibsfarten. Ogsaa i Parlamentet er der hele to Gange i denne Uge rejst Forespørgsler, og Regeringen er blevet bebrejdet dens Nølerpolitik overfor Skibsfartens Krav om Støtte. Saa sent som i Forgaars svarede Handelsminister Runciman igen undvigende paa disse Forespørgsler og fortalte, at man raadførte sig til flere Sider, men der var forskelligartede Interesser, der maatte tages Hensyn til. Forespørgeren, det ærede Medlem fra Sunderland, Mr. Storey i et bidende Gensvar opfordrede Mr. Runciman til at meddele de øvrige Medlemmer af Regeringen, at 87 Procent af Skibsbygningsarbejderne paa Weir-Floden var arbejdsløse paa Grund af Skibsfart-Depressionen.

Nu maa man selvfølgelig ikke drage den Slutning af Nedgangen i Antallet af de oplagte Skibe, at Danmarks Skibsfart i Øjeblikket tjener store Penge. Det vilde være en fatal Misforstaaelse. Saalænge Tilbudet er saa langt større end Begæret for Tonnage bliver Fragtraterne ikke saa høje, at de levner en virkelig Fortjeneste. Men opad og fremad gaar det, og nu maa man blot haabe, at Handelsminister Runciman kan finde en for de engelske Redere akseptabel Udvej. For gaar Kravet om Statsstøtte til de engelske Redere igennem, saa stander Skibsfarten i Vaade paa denne Side af Nordsøen.

## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

*Mange Havne og Skibsfarten.*

For Tiden, hvor Rederne er ude efter blot at finde nogenlunde lønnende Beskæftigelse for deres store Baade, kan man for en ret ringe Ekstrafragt betinge sig Losning i 3—4 forskellige Havne, med mere eller mindre gode Besejlingsforhold. Jeg vil her indskyde den Bemærkning, at de allerfleste Havneudvidelser er foretaget i Efterkrigstiden, altsaa i Skibsfartens allerelendigste Periode, og at det er denne Omstændighed, der har givet de udvidede Provinshavne foreløbig Medbør. Men naar den Tid kommer — den kommer snart — hvor den ødelæggende Selvforsyningspolitik, der i Øjeblikket lægger Verdenshandelen øde, holder op, vil Rederne ønske at faa deres Skibe udlosset hurtigst muligt og derfor være utilbøjelige til for en Klatskilling at anløbe flere Havne med stor Tidsspilde, forøgede Udgifter og ofte med stor Risiko. Jeg begaar næppe noget Diskretionsbrud ved at sige, at Rederne er fortvivlede over den øjeblikkelige Tingenes Tilstand, som ikke med deres gode Vilje kommer til at vare ret meget længere end nødvendigt. Jeg mener derfor, at det opstillede Eksempel lider af saa væsentlige Fejl, at det ikke er egnet til at afgøre

Spørgsmaalet. Iøvrigt er det ikke alene Købmændene, som er Havnenes Kunder, og hvis Interesser Havnene har Pligt til at varetage. Ogsaa Skibsfarten har Krav paa Hensyntagen, og som jeg lige har udtalt, er det vist saa som saa med Skibsfartens Tilfredshed med Havneforholdene i Danmark.

*Forrentning ved dertil afpassede Takster.*

I Gensvar paa afdøde Professor Bircks Udtalelser om, »at Danmark har ført en urigtig Politik ved sine mange Havneanlæg, dyre at anlægge, uden Evne til at give Returfragt og tagende Trafiken fra hverandre, hvorfor deres Afgifter er tyngende«, udtaler Ingeniør Lassen, at Havneanlægene ikke har været for dyre, da der er Brug for dem, og da langt de fleste formaar at forrente og afskrive Nyanlægene. Tiden har været for knap til, at jeg har kunnet gennemgaa Provinshavnenes Regnskaber, og jeg tør derfor ikke bestride, at Havnene forrenter sig. Men det forekommer mig iøvrigt ogsaa at have mindre Interesse, eftersom Forrentning kan opnaas ved dertil afpassede Takster.

Frihavnsdirektør O. Thielsen.

## FRA BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME CONFERENCE'S AARSBERETNING

Det springende Punkt i Baltic and International Maritime Conference's Aarsberetning er Betragtningerne over den Rationaliserings-Forsøgene indenfor den internationale Skibsfart. Her har *Conferencen* som bekendt gjort en saa stor Indsats, at selvste Handelsminister Runciman den 13. December 1933 direkte appellerede til dens Bistand i Løsningen af Rationaliserings-Problemet. Som bekendt indvarslede Conferencen saa til det kendte Møde i Hamburg, hvor de forskellige Søfartsnationer opfordredes til at anmode England om at indkalde en international Skibsfartskonkurrence. Endnu har England ikke rørt paa sig i denne Sag til Trods for, at de skandinaviske Lande har fremsat dette Krav, men maaske hjælper det, at nu ogsaa Tyskland har opfordret England til at sammenkalde en saadan Konferenc.

Paa Aarsmødet i København i Juni i Fjor blev der vedtaget Resolutioner til Støtte for den økonomiske Verdenskonferenc og det internationale Handelskammer for at forbedre Situationen for den internationale Handel. I en speciel Resolution blev Skibsfar-

tens Syn paa Statsstøtte til Skibsfarten klarlagt til Forelæggelse for den økonomiske Verdenskonferenc og for de forskellige Landes Regeringer. Regeringerne maa nu træffe en Afgørelse, men det er af vital Betydning for Rederne, at Afgørelsen træffes uden Forsinkelse, hvis ikke Skibsfarten skal lide altfor meget.

Rederne kan regulere Tilgangen af Tonnage paa international Basis, og i Fjor blev der netop sendt en Delegation til »Chamber of Shipping« med Anmodning om, at britiske Redere vilde tage Initiativet til en Rationalisering af den internationale Skibsfart. To Planer, een for Ophugning og een for Oplægning af Tonnage, blev da forelagt de britiske Redere, men fik ikke den nødvendige Støtte af »Chamber of Shipping«.

Det er klart, at den alvorlige Situation for Verdensskibsfartens Eksistens har overskygget Conferencens andre Arbejder, og foreløbig maa Conferencen bestræbe sig for at holde Medlemmerne underrettet om alle Forhold, der viser sig, og samtidig bekæmpe ethvert Brud paa sunde Principper fra Befragteres Side.

## FORSIKRINGSAKTIESELSKABET SKANDINAVIA'S REGNSKAB

Forsikrings-Aktieselskabet »Skandinavia«s Beretning og Regnskab for det 34. Forretningsaar foreligger nu. Til Regnskabet for Tiden fra 1. Januar 1933 til 31. December 1933 bemærkes, at i de forskellige Brancher er indtjent Overskud i Brandforsikring Kr. 1,216,742.74 (i 1932 Kr. 616,629.74), i Søforsikring Kr. 919,220.63 (i 1932 Kr. 306,077.30), i Livsforsikring Kr. 485,874.60 (i 1932 Kr. 329,600.96). Smaa-brancher udviser et Tab paa Kr. 54,281.55 (i 1932 Overskud Kr. 3,249.24). Det tekniske Resultat af Forretningen udgør saaledes et Overskud paa Kr. 2,567,556.42. Renteindtægten var i 1933 Kr 970,548.06 (i 1932 Kr. 985,818.64). Administrationsomkostninger og Pensioner var i 1933 Kr. 794,006.43 (i 1932 Kr. 873,253.14). Det betydelige Kurstab paa Valuta paa Kr. 1,815,072.20 skyldes delvis den danske Krones yderligere Nedskrivning, men dog væsentligst den Omstændighed, at den amerikanske Dollar løstes fra Guldet. I de Forenede Stater af Nordamerika maa deponeres betydelige Koncessions Depoter, for hvilke ingen

tilsvarende Forpligtelser findes, og et Kurstab kunde derfor under de foreliggende Forhold ikke undgaas. Ved Opskrivning af Fonds- & Effektbeholdningen, eksklusive Livsforsikringen, til Kurser pr. 31. December 1933 fremkommer en Kursavance paa Kr. 118,797.76, hvilket Beløb er overført til Kursregulerings-Konto for Obligationer. I Skatter er betalt Kr. 82,722.20, hvoraf Kr. 70,000.00 var hensat af Overskudet i 1932.

Til Dispositionsfonden overføres Kr. 500,000.00.

Paa den ansvarlige Indskudskapital, oprindelig Kr. 1,000,000.00, som i 1932 blev nedbragt med Kr. 700,000.00, afdrages Restsaldoen Kr. 300,000.00.

Resultatet af Brandforsikringen har været gunstigt. Særlig gode Resultater bragte den nordamerikanske, den franske og den tyske Forretning. Den skandinaviske og den engelske Forretning viser et mindre Overskud.

I Søforsikringen har de til Afvikling af tidligere

# “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 5. Juni 1934.

Af de oversøiske Markeder er det fremdeles Argentina, som trækker det store Læs, og for prompte Baade er det lykkedes at forhøje Raten med 1/- til 18/-. Senere Positioner helt op til medio August, er godt efterspurgt til faste omend ret varierende Rater — alt efter den enkelte Baads Størrelse, Position og Kubik. Kornprisernes Stigning, som for en stor Del er en Følge af de fremkomne Meddelelser om betydelig reduceret Høst blandt andet i Amerika og Canada, Ruslands Indkøb af Korn fra Argentina og Australien, og diverse andre Omvæltninger har sat Fart i Efterspørgslen efter Tonnage for Korn med deraf følgende fastere Markeder, men nye Importforbud i Europa — særlig for olieholdige Varer — kommer meget ubejligt. — Alt i alt er der nok en mere »all round« Forretning med noget bedre Fragtvilkaar, men det maa dog ikke overses, at Forholdene i al Almindelighed er meget lidt stabile, og de oversøiske Markeder kan let komme ud for ubehagelige Overraskelser.

I Træ- og Kulmarkedet sker der ikke saa meget endnu, men Chancen for et bedre Marked er absolut tilstede. —

## TRELASTMARKEDET

er decideret fastere, men det gaar meget langsomt med at faa bragt Raterne saa meget i Vejret, at Markedet kan siges at være nogenlunde tilfredsstillende — under Omstændighederne. De senest rapporterede Afslutninger giver ikke megen Oplysning om Stillingen (en Del er desuden Gengangere), men anføres for en Ordens Skyld:

1200 Fv. Brahestad/Calais 33/6, 600 Std. Raumo/Boston Dock 37/-. 570 Std. 3 Syd-Sverige/Brusse Kanalen 42/-, 12/- Klausul; 370 Std. Windau/la Pallice og Painbeuf, 195 Francs, diverse Ladninger til Antwerpen fra finske og svenske Havne til Rater mellem 190 Frcs. og 200 Frcs. og adskillige Laster til London varierende fra 28/6 op til 33/- efter Lastepladser. —

Noteringer: 420 Std. Gdynia/Ghent 37/-. 1/1100 Std. Sundsvall og Norrsundet/Zaandam 34/6 35/-.

Leningrad noterer noget højere Rater og har bl. a. taget 1460 Std. til Rotterdam til 33/-. —

Hvidehavet: 25,000 Fv. Pulpwood Archangel/R'dam Basis 33/3, 5/3 Lastning, Option Kappbaults 39/3 per Tylt, 5/3 Lastning, 6d extra hvis Onega. 2000 Std. Archangel/Durban indikerer 60/-.

Canada er ret sløjt til Trods for en ret stor Efterspørgsel. 650 Std. St. John/W.B.E.I. 50/-.

## KUL, KOKS etc.

Der er ikke mange Laster, men heller ikke mange fragtsøgende Baade, i al Fald ikke til de tilbudte Rater. —

Slutninger og Noteringer: Tyne: K'havn 3500 t. 3/9, Helsingfors 3000 t. 4/-, Gøteborg 25/3500 t. 4/1½. Wear/K'havn 1450 t. 4/6, Blyth/Nakskov 1400 t. 4/7½d, Boness/Karrebæksmide 1800 t. 4/3, Leith/god dansk 2200 t. 4/1½d, Methil/B. Island-Odense 1450 t. 4/6; Danzig/Helsingfors 2000 t. 4/-, Kotka 1500 t. 4/3, Amsterdam 4000 t. 4/7½, Rouen 3200 t. 23 Frcs., Dublin 4200 t. 4/7½, 2700 t. 5/3.

## MIDDELHAVET etc.

fortsætter fast med enkelte bemærkelsesværdige Rateforbedringer, bl. a. Cardiff/Algier 7/6 6/6500 t., Pt. Talbot/Algiers 8/- 5500 t. Newport/Alexandria 6/6; Tyne/Alexandria ogsaa 6/6, Vest Italien 6/1½ 8000 t., 6/6 5500 t. For smaa Baade til Spanien og Frankrig noteres ogsaa fastere Rater. —

De hjemgaaende Markeder er derimod særdeles daarligt repræsenteret, i Særdeleshed Donau og Sortehavet. Erts fra Poti til Porsgrund 11/- 45/5000 t.,

Antwerpen/R'dam 9/- 9/6 6000 t., N. Stalerner 12/4½ 7300 t. Alexandria/Hull og Aberdeen 10/- 400,000 cbf. Fra det vestlige Middelhav kan faas baade Erts, Fosfat, Esparto etc., etc., men de tilbudte Betingelser er langt fra gode. —

## NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Kul U.K.6 Nordstaterne eller Canada noteres stadig i kun 6/- med 700 op til 1000 t. daglig Losning, fri Losning. Kornmarkedet fra Montreal er endnu ikke bedret, men Forholdene i al Almindelighed kan maa-ske tvinge Raterne i Vejret. Cuba/U.K. har været ret livlig paa Basis af 12/6 á 12/9 for Baade paa 5/7500 t., ligesom der sluttes en god Mængde Baade for Skrabjern — mest til Japan — til Rater omkring 12/- 12/6 f.i. o., to Laste- og to Lossepladser. Kul B.Aires er gjort á 10/- og til Pernambuco 9/-. Bomuld Gulfen/Shanghai indikerer 28 c., Asfalt Tampa/Kontinentet \$2.50 á \$2.60.

Nord-Pacific er helt passiv.

## SYDAMERIKA

Det hjemgaaende Marked har været usædvanlig livligt med en Fragtstigning paa ca. 1/- for Juni; der betales noget mere for Juli, ligesom Juli/August Positioner er mere efterspurgt. — Blandt nogle af de sidste Afslutninger bemærkes:

B.Aires/A/R'dam 7000 t. 16/- Juni, B.Aires/Vladivostock 7200 t. 18/6 Juni, Rosario/Antwerpen 5800 t. 17/6 Juni, 6800 t. 17/- Juni, Rosario/U.K.B/H 5500 t. 18/- Juni, Rosario/Antwerpen 10,200 t. 14/6 25/7-15/8, San Lorenzo/Montreal 6000 t. 17/6 (Hørfrø) Juli/Aug., San Lorenzo/Norden 5800 t. 17/9 Juni/Juli.

## ØSTEN

er igen bedre repræsenteret, og Tendensen er afgjort fastere. Fra Vesta Australien blev sidst betalt 24/3 og 24/6 til Europa, 17/6 til Vladivostock (700 Losning á 1/-); Dalny/Kontinentet noteres i 21/- 21/6. Birma/A-H'burg 23/6, Gdynia 24/6, Saigon/Marseille 21/9. Philippinerne/Europa 26/6 per 60 cbf. Bombay/U.S.A. 20/- 7500 t. Hørfrø. Beira/Glasgow indikerer 15/-, CapeTown/U.K. 14/- 14/6 August. —

## TIMECHARTER

Russerne: 6712 Std. £820 3/4/5 Mdr. 6500 Std. 2/4½d. 3/4/5 Mdr. 6300 Std. 2/3 d. 3 Mdr.

Vest Indien: 6600 t. 65 c. Rundrejse. 5000 t. 82½/2 c. Rundrejse.

Trip: 7920 m/v del. Cornerbrook redel. Plate 80 c. 7000 t. del. Gulf redel. St. Lawrence 80 c. 7800 t. del. Hampton Roads redel. U.K.Cont. via Progreso 3/1d. 5600 t. del. Hampton Roads redel. U.K.Cont. via S.Atlantic 85 c.

## Ens og god Havnebelysning i alle Havne

Der er i Ministeriet for offentlige Arbejder Planer fremsætte om Gennemførelsen af mere ensartet Belysning i de danske Provinshavne, meddeler Sv. Amtstid.

Aarsagen til, at man ønsker Belysningsforholdene revideret, er, at der i en Del Havne kun er middelmaadig Belysning, medens der andre Steder tiltrænges visse Forbedringer af mere moderne Art.

Vor specielle Søfartsmedarbejder erfarer, at det er Hensigten at foretage en Undersøgelse i hver enkelt af Landets Havne, og saaledes at hvert enkelt af Havneudvalgene paa Grundlag af disse Undersøgelser faar Raad og Vejledning med Hensyn til, hvad der maa kræves, for at Havnenes Fyrreglement kan blive ensartet.

Det, man ønsker indført, er Opsætningen af flere af de smaa, faste Ledefyr, som allerede i stor Udstrækning findes anbragt i adskillige Provinshavne. Man vil videre tilraade, at Koste, der markerer Sejltrederne, men som ikke kan ses i Mørke, bliver markeret med en Krans af Katteøjne af samme Slags, som de, der anvendes paa Cyklerne. Forsøg hermed er med gode Resultater foretaget paa Kosteafmærkningerne bl. a. i Farvandet mellem Langeland og Svendborg og paa Odense Fjord.



## FORSKYDNINGERNE INDENFOR DE FORSKELLIGE LANDES HANDELSFLAADE

### Verdens søgaaende Tonnage i 1940.

Hvis Ophugningen af gammel Tonnage og Bygningen af nyt fortsat skred frem i det nuværende Tempo, hvornår vilde saa den paa et vist Tidspunkt eksisterende Tonnage være den samme som i Juni 1914? I en tidligere Artikel i »The Shipping World« er der gjort Forsøg paa at besvare dette Spørgsmaal for den Tonnages Vedkommende, der kan siges at være søgaaende, d. v. s. Skibe paa 3,000 Bruttotons og derover.

Ved vor Undersøgelse er der blevet fremdraget adskillige Argumenter, der ikke alene er interessante og betydningsfulde, men som tillige giver os en Mulighed for at se mere optimistisk paa Skibsfartens Udvikling, og i Særdeleshed paa den britiske Skibsfartens Udvikling, end man vilde være berettiget til, hvis man blot koncentrerede sin Opmærksomhed om Skibsfartens øjeblikkelige vanskelige Stilling; ja, man vil endog kunne finde mange Forhold, som i Løbet af kort Tid vil ordne sig af sig selv.

Skibe kan ikke være evigt, og hvis Bygningen af ny Tonnage udsættes, saaledes som det i større eller mindre Grad har været Tilfældet i de sidste tre-fire Aar, maa naturligvis det Tidspunkt indtræffe, hvor det Udbud af Tonnage, der staar til Raadighed, ikke tilfredsstillende Efter spørgslen. I denne Forbindelse er det vigtigt at lægge Mærke til, at Udviklingen i Retning af forbedrede Skibs- og Maskintyper, der atter medfører en mere økonomisk og mere effektiv Drift, tenderer mod at gøre gamle Skibe forældede paa et tidligere Tidspunkt end forhen, selvom vi rent midlertidigt befinder os i en Periode, hvor gammel Tonnage opkøbt til en billig Pris og ergo billig drevet eller drevet ved Hjælp af Subsidier, tilsyneladende driver den nybyggede Tonnage ud af Fragtmarkedet. Den fra Nationaløkonomiens Teori kendte »Gresham's Lov«, der gaar ud paa, at daarligere Penge fordriver de gode, har kun en begrænset Gyldighed, naar den overføres paa Skibsfarten, da Skibe kun har en begrænset Levetid.

### Det er ikke Englands Skyld.

I Juni 1914 beløb Verdens søgaaende Tonnage sig til ca. 36,3 Millioner Bruttotons, hvoraf 14,4 Millioner Bruttotons eller 40 pCt. førte britisk Flag og 21,9 Millioner Bruttotons eller 60 pCt. førte et andet Lands Flag. I disse Tal er inkluderet ca. 1,5 Millioner Tons Tankskibe. Af mange forskellige Grunde lader det sig ikke gøre at udelukke Tankskibe fra denne Analyse, og det behøves for den Sags Skyld heller ikke, thi naar man ser stort paa det, kan det siges, at den kolossale Vækst i Verdens Tankskibsflaade i de sidste 20 Aar er blevet opvejet af Nedgangen i Verdensflaaden efter Kuldampere. I December 1920 var Verdens søgaaende Flaade blevet forøget til 47,5 Millioner Tons. Den britiske Tonnage har praktisk talt holdt sig paa samme Størrelse som i Juni 1914, idet de stærke Tab, Flaaden havde lidt under Krigen, var blevet erstattet fuldt ud ved Slutningen af 1920, men denne Tonnage er kun 30 Procent af den Tonnage, der nu findes i Verden. Den Del af Verdenstonnagen, der fører et andet Flag end det britiske, er derimod steget til 33,1 Millioner Tons, hvilket betyder en Stigning paa over 50 Procent.

Det er Eksistensen af denne ikke-britiske Tonnage, der er bygget i Krigsaarene, der er Hovedaarsagen til de daarligere Tider for Skibsfarten og til, at Vilkaarene paa Fragtmarkederne ikke har villet bedre sig i den sidste halve Snes Aar. Hvad enten den paagældende Tonnage har været lagt op eller ej, har den altid ligget og ruget over Fragtmarkederne som en truende Tordensky. I Tidsrummet Juni 1914 til December 1920 er 8,2 Milioner nye søgaaende Skibe blevet erhvervet af britiske Redere, mens 17,4 Millioner Tons Skibe af samme Kategori anskaffedes af andre Landes Redere. Ved Slutningen af December 1933 havde britiske Redere endnu 3—4 Millioner Tons af disse i Krigsaarene byggede Skibe tilbage, medens den øvrige Verden havde 14,5 Millioner Tons af dem. Gennemsnitsalderen for denne krigsbyggede Tonnage ligger i Øjeblikket mellem 16 og 17 Aar. Det er indlysende, at denne Tonnages Dage er talte, og at dens snarlige Forsvinden relativt set maa bedre den Skibsfartens Stilling i Forhold til den øvrige Verdens.

### Forældet Tonnage — nutidig og fremtidig Synspunkt.

Man maa ikke overse den Kendsgerning, at ikke blot Størstedelen af den Tonnage, der byggedes mellem 1914 og 1920 blev bygget i Huj og Hast for at afhjælpe et øjeblikkeligt Savn, men den Type, som disse Skibe havde, var ikke bedre end de Typer, man byggede inden 1914. Derfor er disse i Krigsaarene byggede Skibe ikke nær saa gode som deres ældre Søsterskibe baade set fra et øko-

nomisk og teknisk Synspunkt. Tonnage, der er bygget i 1920 eller forinden, kan derfor med fuld Ret betragtes som værende forældet. Faktisk fandtes der den 31. December 1933 5,9 Millioner Tons saadan Tonnage under britisk Flag og 25,3 Millioner Tons under andre Nationers Flag. I Tidsrummet December 1920 til December 1933 solgte britiske Redere 4,7 Millioner Tons saadant Tonnage til udenlandske Redere, som stadig vilde holde disse Skibe i Drift, mens 3,8 Milioner Tons enten forliste eller blev hugget op. De udenlandske Redere, som havde erhvervet sig de ovennævnte 4,7 Millioner Tons gammel britisk Tonnage, mistede 12,4 Millioner Tons ved Forlis eller Ophugninger.

Tager vi Tallene for det sidste Femaar 1920—33 og overfører dem til Femaaret 1934—38, kan man regne med, at der den 31. December 1938 vil findes 2,3 Millioner Tons søgaaende Skibe under britisk Flag, der er bygget i 1920 eller før den Tid. I Juni 1940 vilde den paagældende Tonnage være blevet reduceret til 1,9 Millioner Tons. I de næste seks Aar maa britiske Redere derfor sørge for at komme af med 4 Millioner Tons gamle Skibe, hvilket vil svare til ca. 700,000 Tons om Aaret. I Løbet af Aaret 1933 udrangerede de britiske Redere over 1 Million Tons gamle Skibe, saa det vil ikke falde dem vanskeligt at opretholde det nødvendige Tempo, i Særdeleshed i Betragtning af, at man kan forvente, at Prisen paa gammelt Jern vil stige, efterhaanden som Verdenskonjunkturerne forbedres.

### Fremtidig Nedgang i Ikke-Britisk Tonnage.

Det er ikke saa nemt at beregne, hvor mange søgaaende Skibe under andre Nationers Flag, der vil findes i Juni 1940. Tre tilnærmelsesvis Beregninger giver omtrent samme Resultat, nemlig ca. 8,1 Millioner Tons. For at anføre een af disse Beregninger, fandtes der i Juni 1933 ca. 13,3 Millioner Tons søgaaende Skibe paa 20 Aar og derover, hvilket svarer til 27,5 pCt. af al søgaaende Tonnage i Verden. Af denne Tonnage var de 18,8 pCt. britiske Skibe. I Juni 1940 kan man antage, at der vil findes 10 Millioner Tons søgaaende Skibe paa 20 Aar og derover. Hvis den britiske Andel af denne Tonnage bevarer det samme procentvise Forhold som nu, vil de andre Landes Andel af denne Tonnage i 1940 beløbe sig til 8,1 Millioner Tons. Hvad ligger der i denne Hypotese?

Konsekvensen af den er, at i de næste seks Aar maa ikke-britiske Redere ophugge 17,2 Millioner Tons gamle Skibe eller næsten 3 Millioner Tons om Aaret. Faktisk har de i det sidste Femaar mistet 1,7 Millioner Tons aarligt ved Forlis eller Ophugning. Vil det være dem muligt næsten at fordoble dette Tal? Ja, det ser ud til, at det ikke alene vil være muligt for dem, men at det endogsaa vil være uundgaaeligt. I Tyskland, Italien og Japan er Regeringerne allerede i Færd med at opmuntre en Ophugnings- og Nybygningspolitik, der vil medføre en Elimination af den gamle Tonnage. I de sidste Aar har Frankrig ladet en hel Del gammel Tonnage ophugge. I de Forenede Stater er adskillige Millioner Tons Skibe, der er blevet bygget i Krigsaarene, blevet oplagte — og ligger som en unødvendig tung Byrde paa den amerikanske Skibsfart. De kommer aldrig i Drift igen og maa før eller senere ophugges, ligegyldig hvilken Politik Amerika slaar ind paa. Sagen er, at Tonnage, der er bygget før 1921 definitivt har mistet sin økonomiske Berettigelse. Subsidier kan ikke holde disse Skibe i Drift ret meget længere, og desuden maa man huske paa, at ikke et eneste af de Lande, der har indladt sig paa Subsidier, har et Budget, der balancerer.

### De Skibes Stilling, som er bygget efter Krigen.

Man kan derfor ikke ganske uberettiget antage, uden at man derfor behøver at lægge for stor Vægt paa en enkelt Faktor, at der i Juni 1940 vil findes 10 Millioner Tons Skibe paa 20 Aar og derover, hvoraf 1,9 Millioner Tons vil være britisk og 8,1 Millioner Tons vil tilhøre andre Nationer.

Hvad saa med den Tonnage, der er bygget efter 1920? Fra December 1920 til December 1933 løb tilnærmelsesvis 21,7 Millioner Tons nye Skibe af Stabelen, hvoraf der endnu fandtes 21 Millioner Tons ved sidstnævnte Datum. Af disse førte 8,7 Millioner Tons eller 42 pCt. britisk Flag og 12,3 Millioner Tons eller 58 pCt. førte en anden Nations Flag. Hvis man regner med et normalt Antal Forlis, Ophugninger, Salg etc. i de første seks—syv Aar, vil der i Juni 1940 af den Tonnage, der er bygget i Tidsrummet mellem de ovennævnte Datoer, være 17,3 Millioner Tons tilbage, hvoraf de 7,4 Millioner Tons vil føre britisk Flag og 9,9 Millioner Tons et andet Lands Flag.

Hvis der ikke byggedes nogen søgaaende Skibe fra nu

# MONTREALS HAVN I 1933

Generalkonsulatet i Montreal omtaler i en Indberetning Montreals Havnekommissions Aarsberetning for Aaret 1933.

Forskellige Forhold karakteriserer Aaret 1933, og disse kan inddeles i ugunstige og gunstige. De ugunstige Forhold var følgende: Den laveste Vandstand, der har været registreret i mange Aar, usædvanlig haard Vinter i November og i de første Dage af December, den mindste Eksport af Korn via Montreal Havn i de sidste 14 Aar, lidet lønnende Oceanfragter og Nedgang i Passagertrafikken.

De gunstige og opmuntrende Momenter i Havnens Virksomhed var: En Forøgelse paa 200 i Antallet af indgaede Skibe i Oceanfart, en forøget Import og betydelig Stigning i Tonnagen for indenlandske Varer, den største Import af Kul og Olie, der nogensinde har fundet Sted via Montreal og Oprettelsen af 3 nye Oceanlinier med Anløb af Montreals Havn, nemlig: Bristol og City Line, Ellerman-Wilson Line og Great Lakes-Intercoastal Linen.

Det fremgaar af Beretningen, at der i Saisonen 1933, der begyndte den 23. Marts og sluttede den 14. December, indgik 1,476 Skibe i Oceanfart med en Netto-Registertonnage af 4.5 Mill. Tons, og af disse ankom 1,061 Skibe fra oversøiske Pladser. De tilsvarende Tal for Saisonen 1932 var 1,274 Skibe med en Netto-Registertonnage paa 4.25 Mill. Tons, hvoraf 963 Skibe fra oversøiske Pladser. Af Skibe i Kystfart og indenlandsk Fart anløb 4,413 Skibe Montreal i Saisonen 1933.

Af de søgaaende Skibe, der anløb Montreal, var 26

danske med en Netto-Registertonnage paa 47,117 Tons, 23 svenske og 254 norske.

Varetransporten over Montreal Havn, der udgjorde 10.6 Mill. Tons, fordeler sig med 4.6 Mill. Tons paa Importen, 2.8 Mill. Tons paa Eksporten og 3.2 Mill. Tons paa den indenlandske Omsætning.

Som anført ovenfor var Eksporten af Korn over Montreals Havn den laveste i mange Aar. Der blev i Saisonen 1933 kun eksporteret 65.4 Mill. Bushels Korn mod 112.9 Mill. Bushels i Saisonen 1932, en Nedgang paa 42 pCt. Dette er dog ikke karakteristisk alene for Montreal, idet Eksporten af Korn ogsaa udviser en betydelig Nedgang paa de amerikanske Havne; New Orleans og Galveston havde saaledes praktisk talt ikke nogen Korneksport i Saisonen 1933, og Eksporten over New York Havn angives at være gaaet ned til det laveste Tal i mange Aar; 20.7 Mill. Bushels, hvoraf de 20 Millioner var canadisk Korn.

Af det i 1933 over Montreal eksporterede Kvantum Korn var 55 Mill. Bushels Hvede, 1.1 Mill. Bushels Byg, 2.16 Mill. Bushels Havre og 2.1 Mill. Bushels Rug.

England aftog 19.8 Mill. Bushels Korn, og Danmark 829,804 Bushels Hvede og 25,714 Bushels Majs.

Foruden Korn blev der af vigtigere Poster udført via Montreal 262,000 Tons Mel, 71,000 Tons frisk Frugt, 59,000 Tons Automobile og Automobiledele, 53,000 Tons Kobber og 34,000 Tons Ost.

Af Importen via Montreal Havn, der som anført beløb sig til 4.6 Mill. Tons, faldt 1.7 Mill. Tons paa Raaolie. Der blev endvidere indført af større Poster 1.3 Mill. Tons Antracitkul, 229,000 Tons bituminøse Kul, 224,000 Tons Raasukker og 187,000 Tons Træmasse.

Af Begivenheder af særlig Interesse i Saisonen 1933 kan nævnes, at s.s. »Beaverdale«, tilhørende Canadian Pacific Steamships den 21. April ankom til Montreal med den berømte »Royal Scot« ombord, bestaaende af Lokomotivet med 8 Vogne, der blev landsat uden Vanskelighed, og som derefter afgik til Verdensudstillingen i Chicago, samt det norske Skoleskib »Sørlandet«s Besøg.

## HAVNETRAFIKKEN PAA ROTTERDAM OG NIEUWE WATERWEG

i April 1934

Den samlede Skibstrafik paa de 3 store europæiske Fastlandshavne har i April 1934 været ca. 136,000 Registertons større end i den forudgaaende Maaned og ca. 482,000 Registertons større end i April 1933. Forskellen i Tusinde Registertons af ankomne Søkibes Nettotonnage er for hver af Havnene, for April 1934, sammenlignet med:

	Marts 1934	April 1933
Nieuwe Waterweg .....	+ 119	+ 322
Rotterdam .....	+ 68	+ 327
Antwerpen .....	+ 44	+ 75
Hamburg .....	+ 27	+ 85

Rotterdams Andel i den samlede Skibstrafik paa Nieuwe Waterweg var i April 82.7 pCt. mod 84.5 pCt. i den forudgaaende Maaned og 78.4 pCt. i April 1933. Forholdet mellem Skibstrafikken paa Rotterdam og paa Antwerpen var i April 49.64 til 50.36 mod 49.23 til 50.77 i den forudgaaende Maaned og 44.67 til 55.53 i April 1933. I Procent af ankomne Søkibes Nettoindhold var hver Havns Andel i den samlede Skibstrafik:

	April 1934	Marts 1934	April 1933
Nieuwe Waterweg .....	37.09	35.62	33.77
(Rotterdam) .....	(30.66)	(30.10)	(26.49)
Antwerpen .....	31.08	31.04	32.82
Hamburg .....	31.83	33.34	33.41

Af Tilførsler i de første 4 Maaneder af indeværende Aar, sammenlignet med samme Periode i Fjor, nævnes:

	Jan./April 1934	Jan./April 1933
Kul .....	334,000 Tons	290,000 Tons
Erts .....	1,209,000 —	836,000 —
Andet Masegd. ....	180,000 —	180,000 —
Minerale Olier .....	260,000 —	214,000 —
Korn .....	1,124,000 —	944,000 —
Korn .....	355,000 Sække	433,000 Sække
Stabel- & Ko-		
lonialvarer .....	1,486,000 Kolli	1,262,000 Kolli
Bananladn. ....	33 Baade	35 Baade
Frugt .....	2,147,000 Kolli	2,055,000 Kolli

## STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

## GIESCHE

HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

DANZIG

HOLZMARKT 4

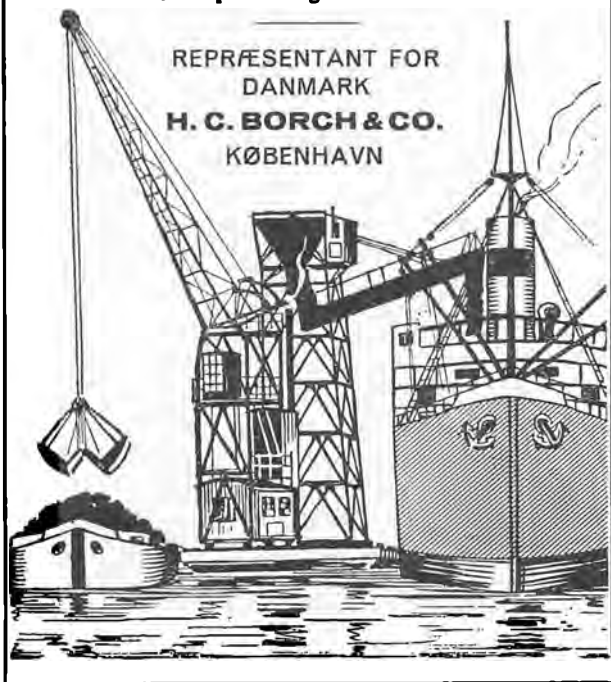
Tel.-Adr. GIESCHE

### Første Klasses Bunkerkul

fra egne Gruber:

Cleophas og Giesche.

REPRÆSENTANT FOR  
DANMARK  
H. C. BORCH & CO.  
KØBENHAVN



## DANSKE SKIBSMÆGLERE

AABENRAA

**P. F. CLEEMANN**ETABLERET 1879  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AABENRAA**

Statstelefon 182 - 482 Telgr.-Adr. Cleemann

KJØGE

**F. OHLSSON'S EFTF.**ETABLERET 1878  
INDEHAVER: A. SØRENSEN  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**KJØGE**

Telegramadresse: OHLSSON Telefon Nr. 6

AALBORG

**RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.**(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)  
**AALBORG**Telefon: 4120  
Statstelefon: 16

LLOYD'S AGENT

Telegram-Adr.:  
»Maritime«

KØBENHAVN

**ALFRED CHRISTENSEN**

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43 Telf. 221

Dampskibsreder  
Dampskibs- og Havariagent  
Befragtningsforretning

AARHUS

**BERGMANN, SMITH & CO.**SKIBSMÆGLERE  
**AARHUS**TELEFON 1901 - 4019  
STATSTELEFON 13TELEGR.-ADR.  
»BERGSMITHS«

NØRRESUNDBY

**N. C. BACH**

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

**NØRRESUNDBY**

Telefon 1047 - 2161

Telegram-Adr.: BACH

ODENSE

**Rasmus Christensen**

Statsautoriseret Skibsmægler

**AARHUS**

Telef. 149. Statstelf. 99. Telgr.-Adr. „Racist“

**CHR. CLEMMENSEN**INDEHAVERE: JAC. CLEMMENSEN. UFFE CLEMMENSEN  
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE**ODENSE**TELEFON: 14 & 33  
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

**Carl v. d. Hude,**

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1876

**Aarhus**

Telgr.-Adr.: Hude Telefon 81 - 82. Statstelefon 3

**FRIIS & FREDERIKSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLERE

**ODENSE**TELEFON: 30 (2 Ledninger)  
STATSTELEFON: 30

TELEGR.-ADR.: »FRIIS«

BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**SKIBSMÆGLER  
**BANDHOLM**

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«**C. HOPPE**

EDSV. SKIBSMÆGLER

**ODENSE**

TELEFON: 988 - 1663

TELEGR.ADR.: "HOPPE"

FAABORG

**P. A. NIELSEN**EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE**FAABORG**

Telegramadresse: NIELSEN Telefon Nr. 9 &amp; 509

RANDERS

**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**INDEHAVER J. CHR. J. BACH  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER**RANDERS**Statstelefon No. 9 - Telefon No. 70 & 1299  
Telegram-Adresse: Broker

HOLBÆK

**JØRGEN L. FISKER**

(H. MUNCH'S EFTFL.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)

Telefon Nr. 166

HAVNEVEJ 40

**HOLBÆK**

Telegr.-Adr.: »Fisker«

ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN

Lloyds Agent

Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

**CARL HASSAGER & CO**Indehaver V. H. NISTED  
Statsautoriseret Skibsmægler**RANDERS**Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr. Adr. "Hassager"

## FORSIKRINGS-AKTIESELSKABET SKANDINAVIA'S REGNSKAB

PORTSAT FRA SIDE 270

Aars Skader hensatte Beløb været saa rigelige, at denne Branche viser et særdeles tilfredsstillende Resultat.

Livsforsikringen har arbejdet tilfredsstillende. Kursstigningen paa udenlandsk Valuta bevirker en Stigning i Værdien af det afsatte Lovaktiv (Aktiv efter Livsforsikringslovens § 19). Denne Stigning er dog ikke optaget som Fortjeneste, idet der ved Beregningen af Lovaktivet er anvendt Kurserne pr. 31. December 1930.

De franske Værdipapirer er optaget til Kurser i Overensstemmelse med Livsforsikringsloven. Der fremkommer et Kurstab paa Kr. 313,904.28. Til Dækning heraf overføres fra Kursreguleringsfonden Kroner 297,007.79, og Resttabet dækkes af Aarets Overskud.

Kapitalforsikringsbestanden for egen Regning udgør pr. 31. December 1933 Kr. 152,849,576.00 (pr.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

4. 6. 34

LONDON .....	22,40	MADRID .....	60,60
NEWYORK .....	443,50	AMSTERDAM .....	300,00
BERLIN .....	172,75	STOCKHOLM .....	115,60
PARIS .....	29,25	OSLO .....	112,65
ANTWERPEN .....	103,50	HELSINGFORS .....	9,95
ZÜRICH .....	144,00	PRAG .....	18,55
ROM .....	38,55	WARZAWA .....	84,00

31. December 1932 Kr. 135,124,666.00) og Pensions- og Renteforsikringen Kr. 2,638,342.00 (pr. 31. December 1932 Kr. 2,490,160.00).

Kapitalforsikringsbestanden er ved Kursopskrivningen forøget med Kr. 16,705,333.00.

Gevinst- og Tabskonto slutter med et Overskud paa Kr. 1,022,183.97.

Forhenværende Indenrigsminister Dr. phil. O. Krag er Selskabets Formand, Formanden for Direktionen er Generaldirektør W. Witzke.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Skarlagensfeber i »Georg Stage«

Fleere af Eleverne ombord i Skoleskibet »Georg Stage« er blevet angrebet af Skarlagensfeber. Til Trods for kraftig Desinfektion har Smitten bredt sig, og i Tirsdags besluttede derfor Bestyrelsen for Skoleskibet at dirigere dette til København, hvortil det ankom i Gaar. Det er nu under Karantænelægens Tilsyn.

### Kollisionen mellem »Margrete« og »Fredericia«

Ved Søretten i Svendborg har været afholdt Søforhør i Anledning af Kollisionen mellem D.F.D.S.s Motorskib »Fredericia« og Rederiet Marius Nielsen & Søn's Damper »Margrete«. Kaptajn Jessen fra »Margrete« afgav Forklaring i Overensstemmelse med, hvad der tidligere er oplyst om Kollisionen. Damperen reparerer ved Svendborg Skibsværf og Udgifterne til Reparationen er beregnet til 15,000 Kr.

### Erstatningskrav mod »Olympic«s Rederi

De forenede Stater kræver ½ Million Dollars af Damperen »Olympic«s Rederi i Anledning af, at Damperen den 15. Maj paa sejlede Nantucket Fyrskib, hvorved flere Menneskeliv gik tabt.

### Trafiken paa Argentina

I Fjor ankom til Buenos Aires 2,014 oversøiske Skibe med 7.4 Mill. Tons, 7,500 Floddampere med 4 Mill. Tons og 3800 Kystdampere med ca. 2 Mill. Tons. I den sam-

lede argentinske Søtrafik ankom 3.4 Mill. britiske Tons, 953,800 italienske, 822,500 græske, 661,300 tyske og 548,700 amerikanske Tons. Den danske Trafik omfattede 51 Skibe med 161,000 Tons.

### Udførslen af polske Kul over Danzigs Havn i April Maaned 1934

Generalkonsulatet i Danzig indberetter, at der over Danzigs Havn ifølge derom modtaget Oplysning gennem det herværende Havneudvalg i Løbet af April Maaned er udført 194,934 t. Kul, deraf til Danmark 23,263 t., mod 228,054 t., deraf til Danmark i Marts Maaned 1934 8.796 t.

Udførselen er fordelt paa følgende Maade.

Sverrig .....	47,650
Danmark .....	23,263
Italien .....	33,023
Frankrig .....	57,080
Finland .....	1,725
Norge .....	2,750
Tyskland .....	1,050
Belgien .....	2,335
Irland .....	6,246
Holland .....	6,750
Jugoslavien .....	5,038
Gibraltar .....	8,024

194,934

## FORSKYDNINGERNE INDENFOR DE FORSKELLIGE LANDES HANDELSFLAADE

PORTSAT FRA SIDE 272

af og til Juni 1940, vilde der paa det paagældende Tidspunkt findes ialt 27,3 Millioner Tons Skibe i alle Aldre, hvoraf 9,3 Millioner Tons vilde være britiske, mens de 18 Millioner Tons vilde tilhøre andre Nationer. Dette Tal er 9 Millioner Tons mindre, end hvad der fandtes af søgaaende Tonnage i Juni 1914.

Disse Tal røber et betydningsfuldt Faktum, nemlig at man er ved at naa det Punkt, hvor den nuværende Ophugningshastighed for gammel Tonnage, hvis den opretholdes i en fem—seks Aar, vil føre til, at man omdanner den øjeblikkelige Overflod paa Tonnage til en fremtidig Knap- heds paa Tonnage. Denne Forventning baseres paa den Antagelse, at Verdens oversøiske Handelsomsætning ikke yderligere gaar ned, men i nævnte Periode nærmer sig mere og mere til det Omfang, den havde inden Krigen, en Antagelse, der sikkert vil vise sig at slaa til.

### En Beregning af Skibsværfternes Produktion.

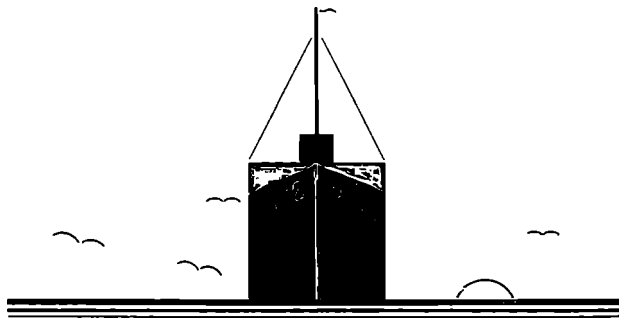
Da Skibsbyggeriet ikke helt kan standse fra nu af og til 1940, maa vi nu gaa over til at undersøge, hvor meget Tonnage der vil findes i Juni 1940, hvis den Bygningshastighed opretholdes i Storbritannien og den øvrige Verden, som har været gældende for Femaaret 1929—33. I de første to Aar af denne Periode var der en Opgangsperiode for Bygningen af Tankskibe, og britiske Redere bærer en ikke ringe Del af Ansvaret for, at en væsentlig Del af denne Tonnage kommer paa andre Nationers Hænder. Denne Analyse refererer sig ikke til de Lande, hvor

Skibene faktisk bygges, men til de Lande, for hvis Regning de nye Skibe er bygget.

Udregnet paa denne Basis kommer man til det Resultat, at i Juni 1940 vilde de britiske Redere have forøget deres søgaaende Flaader med 2,8 Millioner Tons nye Skibe, hvorved det samlede Antal for Storbritanniens Vedkomende vilde blive forøget til 12,1 Millioner Tons, og de udenlandske Rederes samlede Flaade vilde være blevet forøget med 6,2 Millioner Tons, saa deres samlede Flaadestyrke beløb sig til 24,2 Millioner Tons. Dette vilde give en samlet søgaaende Verdensflaade paa 36,3 Millioner Tons, det samme Tal som i 1914, hvoraf nøjagtig en Tredjedel vilde komme til at føre britisk Flag mod 40 pCt. i 1914.

Svaret paa det Spørgsmaal, der blev stillet i Begyndelsen af denne Artikel er, at hvis Ophugningen af gammel Tonnage og Bygningen af nyt fortsætes med samme Hastighed som i Øjeblikket, vil den omtrentlige Dato, hvor den eksisterende Tonnage bliver af samme Størrelse som den, der fandtes i Juni 1914, være Juni 1940. Hele denne Beregning er selvfølgelig baseret paa Forholdene i al Almindelighed, men eet Punkt er dog særlig værd at lægge Mærke til, nemlig, at Ophugningen af gammel Tonnage, og i Særdeleshed den Tonnage, der er blevet bygget under Krigen, er en Faktor, der mer end nogen anden vil bidrage til, at der ikke alene finder en bedre Tilpasning Sted mellem Udbudet af og Efterspørgslen efter Tonnage, men vil ogsaa gøre sit til, at den Del af Verdenstonnagen, der ejes af de enkelte Nationer, vil staa i et bedre Forhold til paagældende Nationers individuelle Behov for Skibe og til deres Evne til at drive disse Skibe paa en økonomisk forsvarelig Basis uden derved at træde andre Nationers Interesser for nær.

The Shipping World.



## POSITIONSLISTE

pr. 5. Juni 1934.

### A

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 m.t. *Aase Mærsk*, afg. New York 23.5.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Suez 5.6. til Port Sudan.  
 s.s. *Agnete Mærsk*, afg. Murmansk 22.5.  
 s.s. *Alabaina*, Karstensen, afg. Landskrona 2.6. til Stockholm.  
 s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 m.s. *Alsia*, Heindorn, afg. Bangkok 4.6. til Singapore.  
 s.s. *Alssund*, Nielsen, ank. New York 2.6.  
 m.s. *Amerika*, Knudsen, afg. Hull 5.6. til Kbhvn.  
 m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Melilla 23.5.  
 m.s. *Annam*, Kragelund, pass. Cape of Good Hope 28.5. p. R. t. Fremantle.  
 m.t. *Anna Mærsk*, afg. Yokohama 11.5.  
 m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Kbhvn. 7.5. til Rosario.  
 m.s. *Arizona*, Sonne afg. B. Aires forv. 10.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Arnold Mærsk*, afg. Sunderland 23.5.  
 m.s. *Asnæs*, Ankersen, ank. Aarhus 5.6.  
 m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Vancouver 27.5.  
 s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Nakskov 4.6.  
 m.s. *Australien*, Rasmussen, afg. Cristobal 2.6. til Los Angeles.  
 s.s. *Actio*, Lorenzen, ank. Kbhvn. 8.6.

### B

- s.s. *Bellona*, Hansen, ank. Kbhvn. 2.6.  
 s.s. *Benedikt*, Clausen, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro Ruten.  
 m.t. *Bente Mærsk*, afg. Peru 15.5.  
 s.s. *Bergenhus*, Schmidt, afg. Bergen 4.6.  
 s.s. *Betty Mærsk*, pass. Hammerhus 30.5. vestg.  
 s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Kbhvn. 3.6.  
 s.s. *Bogø*, Nielsen, afg. Rotterdam 25.5. til Archangel.  
 m.s. *Bonavista*, Christensen, ank. Danzig 3.6.  
 m.s. *Boringia*, Væring, ank. Penang 6.6. udg.  
 m.s. *Bornholm*, Petersen, ank. Åhus 2.6.  
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Blyth 4.6.  
 s.s. *Botnia*, Ekholdt, afg. Reykjavik 2.6. til Leith.  
 s.s. *Brasilien*, afg. Kbhvn. forv. 5.6. til B. Aires.  
 m.s. *Bretagne*, Egetoft, ank. Braila 26.5.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Terneuzen 4.6.  
 s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Casablanca forv. 16.6. til Tanger.  
 s.s. *Brosund*, Hansen, afg. Guantanamo 2.6. til Quent Toren.  
 s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Antwerpen forv. 5.6. til Kbhvn.

### C

- m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *C. P. A. Koch*, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, afg. Kbhvn. 26.5. til B. Aires.  
 m.t. *Caroline Mærsk*, afg. Talara 25.5.  
 s.s. *Charkow*, Holst, afg. Oporto 3.6. til Kbhvn.  
 m.s. *Chastine Mærsk*, afg. Beaumont 11.5.  
 m.s. *Chile*, Hansen, pass. Ushant 5.6. p. R. t. Algiers.  
 m.s. *Christian*, Rasmussen, afg. Teignmouth 28.5. til Sølvborg.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Marseilles 3.6.  
 s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Holm, ank. Liverpool 1.6.  
 m.s. *Columbia*, Barfoed, afg. Dakar 28.5.  
 m.s. *Concordia*, Møller, ank. Kbhvn. 28.5.  
 s.s. *Cornelia Mærsk*, afg. Dublin 25.5.

### D

- s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. Kbhvn. 9.6. til London.  
 m.s. *Dannebrog*, Bondo, ank. Skutskär 29.5.  
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Kbhvn. 5.6. til Oslo.

- m.t. *Danmark*, Bjark, pass. Rockall 29.5. p. R. t. Baytown.  
 s.s. *Douro*, Kann, afg. Memel 9.6. til Kbhvn.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal afg. Akurerpi 6.6. til Reykjavik.  
 s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

### E

- s.s. *Ebro*, afg. Aalborg 7.6. til Leith.  
 s.s. *Ejffe Mærsk*, ank. London forv. 26.5.  
 s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Kbhvn. forv. 15.6. til Middelhavet.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. Romana 14.5.  
 m.s. *Emanuel*, Hansen, afg. Kbhvn. 29.5. til Island.  
 s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Hull 25.5.  
 m.s. *Energi*, Stegmann, afg. Marstal 2.6.  
 m.s. *England*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Erria*, Topp, afg. Aalborg 5.6. til Middlesbrough.  
 m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Estland*, Poulsen, ank. Danzig 1.6.  
 m.s. *Europa*, Dahl, afg. Los Angeles 27.5. til Panama Canal.

### F

- s.s. *Falken*, Jønson, Kbhvn.-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.  
 m.s. *Fanø*, Rasmussen, ank. Esbjerg 30.5.  
 s.s. *Fanø*, Korff, ank. Danzig 2.6.  
 s.s. *Fiona*, Blom, Kbhvn.-Nyborg-Rudkøbing-Svendborg Ruten.  
 m.s. *Fionia*, Christensen, ank. Marseilles 5.6.  
 s.s. *Flora*, afg. Aarhus 15.6. til Newcastle.  
 m.s. *Fredericia*, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Oslo 4.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Brinch, ank. Grangemouth 4.6.

### G

- s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Kbhvn. forv. 9.6. til Antwerpen.  
 s.s. *Georgia*, Jørgensen, afg. Norfolk V. 26.5. til Rotterdam.  
 s.s. *Gerda Toft*, afg. Archangel 2.6.  
 m.s. *Gertrude Mærsk*, ank. Manila 6.5.  
 m.s. *Gloria*, Kromann, ank. Danzig 31.5.  
 s.s. *Gorm*, Bastholm, afg. Houston 3.6. til New Orleans.  
 s.s. *Grønland*, Meinertz, afg. Archangel 27.5.  
 s.s. *Gudrun Mærsk*, afg. Leningrad 21.5.  
 s.s. *Gunver Mærsk*, pass. Skagen 27.5. vestg.

### H

- s.s. *Hajnia*, Ravn, afg. Amsterdam 5.6.  
 s.s. *Halldan*, Thomsen, afg. Liverpool forv. 6.5. til Swansea.  
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Riga 3.6.  
 s.s. *Hans Mærsk*, afg. Brighton 23.5.  
 s.s. *Harald*, Clemmensen, afg. Kbhvn. 2.6. til Manchester.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newcastle forv. 12.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Gibraltar 22.5. til Kbhvn.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Kbhvn. 4.6. til Aalborg.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Danzig forv. 12.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Hroar*, Pape, afg. Kbhvn. 14.6. til Hull.  
 s.s. *Hulda Mærsk*, pass. Skagen 19.5. vestg.

### I

- m.s. *Indien*, Broner, afg. Cristobal 24.5.  
 m.s. *India* Kruse, ank. Vancouver 4.6.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Bordeaux 2.6.  
 s.s. *Inge Mærsk*, afg. Ardrossan 21.5.  
 m.s. *Irland*, Petersen, afg. Progreso 2.6.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Kbhvn. 10.6. til Thorshavn.  
 s.s. *Ivar*, Clausen, ank. Montreal 1.6.

### J

- s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
 s.s. *Jacob Mærsk*, ank. Aalborg 28.5.  
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Yxpila 27.5.  
 m.t. *Jane Mærsk*, afg. Continentet 25.5.  
 m.s. *Java*, Skjoldam, ank. Kobe 5.6.  
 s.s. *Jessie Mærsk*, pass. Helsingør 22.5. nordg.  
 s.s. *Johannes Mærsk*, pass. Hammershus 30.5. vestg.  
 s.s. *Jolantha*, Hansen, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 m.s. *Jylland*, Brinch, Esbjerg-Parkeston Ruten.

### K

- s.s. *Kai*, Friis, ank. Paarsborough 29.5.  
 s.s. *Katholm*, Christensen, afg. Danzig forv. 7.6. til Manchester.  
 s.s. *Kentucky*, Hansen, afg. Liverpool forv. 13.6. til Swansea.  
 s.s. *Kirsten Mærsk*, afg. Kalundborg 23.5.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.

**A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y**

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

**HELSINGFORS (Finland)**

Filialkontor HANGÖ

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Æbeltoft 1.6.  
s.s. *Knud*, Petersen, afg. Odense forv. 6.6. til Sønderborg.

**L**

m.s. *Lalandia*, Borch, ank. London 3.6. hjg.  
s.s. *Laura Mærsk*, afg. Liverpool 24.5.  
m.s. *Leice Mærsk*, afg. Seattle 5.5.  
s.s. *Lexa Mærsk*, afg. Malmø 25.5.  
s.s. *Lica Mærsk*, afg. Hamborg 18.5.  
s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Gdynia 23.5.  
s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
s.s. *London*, Hansen, afg. Qust Luga 30.5.  
m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Rotterdam forv. 8.6. til Buenos Aires.

**M**

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
s.s. *Magnus*, Hjorth, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
s.s. *Maine*, Jensen, afg. Gefle 1.6. til Montreal.  
s.s. *Maja*, Bergstedt, Aarhus-Hamborg Ruten.  
m.s. *Malaya*, Mouritzen, afg. Hongkong 5.6. til Shanghai.  
s.s. *Margit*, Jensen, ank. Aabenraa 2.6.  
m.t. *Marie Mærsk*, afg. Venezuela 19.5.  
s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. London forv. 7.6. til Kbhvn.  
s.s. *Maria Toft*, ank. Frederikshavn 28.5.  
m.s. *Martha*, Fabricius, ank. Rønne 2.6.  
s.s. *Maryland*, Ankersen, afg. Tyne 28.5.  
s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Frederikshavn 18.5.  
m.s. *Meonia*, Frandsen, pass. Guardafui 5.6. til Suez.  
s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Cartagena 7.6. til Lissabon.  
s.s. *Møen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

**N**

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Haukipudas 3.6.  
m.s. *Neptun*, Kromann, ank. Cadix 31.5.  
s.s. *Nevada*, Kolster, afg. Tyne 29.5.  
m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. Danzig 14.5.  
s.s. *Nidaros*, Henriksen, Kbhvn.-Riga Ruten.  
m.s. *Niel Mærsk*, afg. Filadelfia 24.5.  
s.s. *Normandiet*, afg. Archangel 27.5.

**O**

m.s. *Odense*, Jørgensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
s.s. *Odin*, Falk, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Helsingør 9.6. til Danzig.  
s.s. *Oluf Mærsk*, afg. Methil 21.5.  
m.s. *Olympia*, Røder, ank. Malaga 27.5.  
m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Rio 24.5. til Kbhvn.  
s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Leningrad 1.6.

**P**

m.s. *Panama*, Franzen, afg. Hongkong 4.6. til Singapore.  
s.s. *Paris*, Larsen, ank. Bremen 30.5.  
m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
m.s. *Patricia*, Nielsen, pass. Helsingør N. 31.5.  
m.s. *Paz*, Groth, afg. Aberdeen 31.5. til Methil.  
m.s. *Peru*, Sørensen, afg. Singapore 2.6. til Adén.  
m.s. *Peru*, Sørensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
m.s. *Peter Mærsk*, pass. Panama 22.5.  
s.s. *Poul Møller*, Schrøder, ank. Hammerhavn 6.6.  
s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Leningrad 1.6.  
m.s. *Prøven*, Christensen, ank. Bandholm 3.6.

**R**

s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Kbhvn. forv. 11.6. til Odense.  
s.s. *Riga*, Westergaard, afg. Danzig 2.6.

s.s. *Rita Mærsk*, afg. Galway 22.5.  
s.s. *Robert Mærsk*, afg. Kopervik 16.5. til Archangel.  
s.s. *Rota*, Petersen, afg. Newcastle 4.6. til Nakskov.

**S**

m.s. *Sally Mærsk*, ank. Rosario 24.5.  
s.s. *Scotia*, Nielsen, afg. Kbhvn. 5.6.  
s.s. *Seine*, Vasse, afg. Windau forv. 4.5. til Kbhvn.  
m.s. *Siam*, Krarup, pass. Malta 5.6. p. R. t. Dunkirk.  
s.s. *Sigrun*, Pedersen, afg. Antwerpen 1.6. til Kbhvn.  
s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Goole 2.6.  
m.s. *Skandia*, Harris, ank. Kbhvn. 2.6.  
s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Bordeaux forv. 5.6. til La Pallice.  
s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Kbhvn. 5.6. til Leith.  
s.s. *Slesvig*, Svarrer Nielsen, ank. Kovda 28.5.  
s.s. *Sonja Mærsk*, afg. Filadelfia 18.5. til Qubec.  
s.s. *Stadion II*, afg. Gøteborg forv. 7.6. til Aarhus.  
s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Newcastle o/T. 29.5. til Martinique.  
m.s. *Start*, Olsen, afg. Rønneby 1.6.  
s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Sundsvall 31.5.  
s.s. *Susan Mærsk*, afg. Domingo City 25.5.  
s.s. *Svanhild*, afg. Danzig forv. 14.6. til Manchester.  
s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Swansea forv. 4.6. til København.  
s.s. *Svava*, Christensen, afg. Thisted forv. 4.6. til Odde-sund.  
s.s. *Sønderjylland*, Posselt, Kbhvn.-Vejle Ruten.

**T**

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Danzig forv. 7.6. til København.  
m.s. *Tacoma*, Madsen, pass. Capetown 25.5.  
s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Ballen 3.6.  
s.s. *Tempo*, Sørensen, ank. Kbhvn. 5.6.  
s.s. *Tennessee*, Arel, afg. Danzig forv. 7.6. til Preston.  
s.s. *Thyra*, Jans, afg. Aarhus 8.6. til Newcastle.  
s.s. *Tiber*, Hull, afg. Kbhvn. forv. 9.6. til Gdynia.  
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Melilla forv. 6.6. til Nemours.  
m.s. *Tongking*, Jørgensen, afg. Los Angeles 3.6. til Yokohama.  
s.s. *Trio*, Svane, pass. Holtenau 6.6. til Skelskør.  
s.s. *Trondhjem*, Thomsen, afg. Stettin forv. 6.6. til København.  
s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Catania 8.6. til Messina.  
s.s. *Tyr*, afg. Grimsby 4.6. til Esbjerg.

**U**

s.s. *Uffe*, Hav, afg. Antwerpen forv. 8.6. til Kbhvn.  
s.s. *United States*, Voldborg, afg. Oslo 1.6. til New York.

**V**

s.s. *Vendia*, Lund, ank. Le Havre 8.6.  
s.s. *Vibeke Mærsk*, pass. Skagen 29.5. sydg.  
m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, afg. Sydney NSW. 1.5.  
m.s. *Victoria* (D.F.K.), Kiilsgaard, afg. Danzig 3.6.  
s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
s.s. *Virginia*, Gyhrs, afg. Buenos Aires 1.6. til Kbhvn.  
m.s. *Vistula*, afg. Libau forv. 7.6. til Kbhvn.

**W**

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Danzig 31.5.

**Y**

s.s. *Ydun*, Fjeldborg, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Jensen, Aalborg-Hamborg Ruten.

**Positionsliste for Sejlskibe 4. 6. 34**

3/m. Sk. *Clytia*, Hansen, opankret Snekkersten 28.5.  
3/m. Sk. *Frem*, Christoffersen, ank. Portauxbasque 2.6.  
3/m. Sk. *Fuglen*, Winther, ank. Kotka 31.5.  
3/m. Sk. *Galathea*, Nielsen, ank. Tyne 30.5.  
3/m. Sk. *Merkur*, Rasmussen, afg. London 2.6.  
3/m. Sk. *Nathalia*, Rasmussen, ank. Libau 1.6.  
3/m. Sk. *Nordstjernen*, Kristensen, ank. Exmouth 3.6.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
**ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL**ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
**AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.**

Abonnement

Telefon 2070 - 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

samt paa alle Postkontorer

**DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/s**

BEFRAGTNING, KLARERING &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

## AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

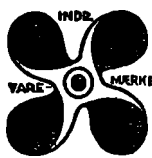
Telefoner: 40 - 91 &amp; 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftet«

Nybygning og Reparation af Dieselmotorer og Dampskibe. — Byggebeddinger for Skibe indtil 430 Fods Længde. Fabrikant af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.

2 Tærdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.



Brug **Holzappel's**  
**International**  
**Skibsfarver**

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16. Telefon 5601. København K.

## DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

**"MYREN"**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**Telegram-Adr.: "Holmald"  
Amaliegade 36

## DAMPSKIBSSELSKABERNE

**„PACIFIC“ & „NORDANIA“**

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 &amp; 4248 - Telegram-Adresse: „Steampacific“

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

**VINKE & CO.**AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM  
ANTWERPSkibsredere, Skibsmæglere og  
BefragtningsagenterSpecialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Coder: Scotts, Watkins, Bentleys.Telefoner { Grimsby No. 6621  
Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

**JOHN SUTCLIFFE & SON**

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,  
Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

88, Mosley Street... Manchester  
7, Chapel Street... Liverpool  
Somerton Buildings,  
John Bright Street Birmingham  
229, Swan Arcade. Bradford  
"York House",  
5/7, St. Mary Axe, London, E. C. 3  
King's Dock . . . . . Immingham**Hamburger Stauerei Gesellschaft m. b. H.**Kontor:  
HAMBURG 11, STEINHÖFT 11.  
Telefon: 36-15-01.Telegram Adresse:  
SIEVEDORING — HAMBURG.  
Coder: Watkins, Scotts.**Største Stevedore Firma paa Pladsen**

Egen moderne FLYDEKRAN

Kontrahent til Getreideheber-Gesellschaft m. b. H.

AGENT: AKTIESELSKABET MARITIME AGENCY, KØBENHAVN, AMALIEGADE 35

**HERMAN ANDERSSON**

Etabl. 1902 Adm. Dir.: A. F. WILÉN

Skibsmæglere · Assurance · Speditører

Tel.-Adr. ANDERSSONCO. Coder: Alle Shipping-Coder

**ULEABORG & HAUKIPUDAS**Medlem af The Baltic and International Maritime Conference  
Medlem af The Finnish Shipbrokers Association  
Spansk Vicekonsulat**A.B. VICTOR EK O.Y.**TELEGR. ADRESSE: **WASA** CODER:  
VICTOREK ALLE CODER

HOVEDKONTOR: HELSINGFORS

Skibsredere, Spedition, Dampskibsekspektion,  
Skibsmæglere, Befragtning, Kulimport,  
Assurance, Rederi.**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.**  
WASA (Finland)Medlemmer af  
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND

Tel.-Adr. EKLOF, YXPILA

Alle Sjøfarts Coder.

**D. EKLÖF & Co.**SKIBSMÆGLERE  
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITIONYXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)  
og MOLLERSVIK & HIMANGO

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

50. Aargang.

København 6. Juni 1934.

Nr. 23.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarl. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar *Bredde- og Længdebestemmelser* for *danske Punkters Vedkommende* angives paa *Sekunder*, staar disse i *Parenthes*, saafremt *Pladsen* ikke er *trigonometrisk* bestemt. De *danske Fyrs Synvidde* 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*, og de der angaar *Fyr*, er angivet fra *Søen*.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Kort Nr. 226. *Islands Sydkyst, Vestlige Del. Dyrhólaey—Reykjavik*. Ny Udgave 1934. Maalestok: 1 : 250 000. Pris: Kr. 4,00.

Annulleret er:

Kort Nr. 226. *Islands Sydkyst, Vestlige Del. Portland—Reykjavik*. Udgave 1910.

## I. Østersøen.

1290. Østersøen. Hellehavn Nakke E. Vrag.

En Fisker rapporterer at have faaet Hold i et Vrag i 26 à 28 m Vand paa c. 55° 00' N. 12° 41' E., c. 5¼ Sm E. for *Hellehavn Nakke Fyr*. Holdet fik han c. 15 m over Bunden.

1291. (T). Sverige. Kalmarsund. Utgrunden Fyrskib midlertidig ombyttet med Lystønde.

(U. f. s. Nr. 22/1375. Stockholm 1934.)

Fyrskibet *Utgrunden* paa c. 56° 21' N. 16° 15' E. er midlertidig ombyttet med en rød Lystønde med samme Fyrkarakter.

(E. f. S. Nr. 17/868 1934.)

1292. (T). Sverige. Hävrings Fyrskib midlertidig inddraget.

(Telegram fra Lodskaaptajnen i Malmö.)

Fyrskibet *Hävrings* paa c. 58° 33' N. 17° 31' E. er for Tiden inddraget.

1293. Sverige. Kungshamn nordöstra Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 22/1374. Stockholm 1934.)

*Kungshamn nordöstra Fyr* paa c. 58° 37' N. 17° 02' E. er forandret og lyser nu, som følger:

- |                                     |  |
|-------------------------------------|--|
| 1. Hvidt i Pejl. fra 238° til 256°. | 5. Hvidt, uforst. i Pejl. fra 317° til 328°. |
| 2. Grønt i — - 256° - 263½°.        | 6. Hvidt, — — - 347° - 5°.                   |
| 3. Hvidt i — - 265° - 271½°.        | 7. Hvidt over det W.-lige Løb.               |
| 4. Rødt i — - 271½° til 288°.       |  |

Iøvrigt uforandret.

(E. f. S. Nr. 14/702 1934.)



- 1294. (P). Sverige. Stockholm Skærgaard. Fläsklösa. Nyt Fyr tændes.**  
(U. f. s. Nr. 22/1373. Stockholm 1934.)  
I Løbet af 1934 tændes paa Skæret *Fläsklösa* paa c. 59° 07',<sup>65</sup> N. 17° 41',<sup>28</sup> E. et nyt Fyr, *Fläsklösa* Fyr, der skal vise hvidt Et-Blink hver 0,<sub>5</sub><sup>s</sup>.
- 1295. Sverige. Stockholm Skærgaard. Almagrundet Fyrskib genudlagt.**  
(U. f. s. Nr. 22/1371. Stockholm 1934.)  
Fyrskibet *Almagrundet* paa c. 59° 09',<sup>4</sup> N. 19° 08',<sup>8</sup> E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 20/1098 1934.)
- 1296. Sverige. Stockholm Skærgaard. Näskubben Fyr forandret.**  
(U. f. s. Nr. 22/1452. Stockholm 1934.)  
*Näskubben* Fyr paa c. 59° 52',<sup>6</sup> N. 19° 05',<sup>2</sup> E. er forandret og viser nu hvidt og grønt Lys med En-Formørkelser, som følger:  
1. Hvidt i Pejl. fra 170° til 349°. 3. Hvidt i Pejl. fra 357° ind mod Landet.  
2. Grønt i — - 349° - 357°.  
Den grønne Lysvinkel er udlagt over Grunden E. for og tværs af *Svedudden* Fyr paa c. 59° 50',<sup>5</sup> N. 19° 05',<sup>1</sup> E., hvoraf følger at *Svedudden* Fyr nu skal passeres i hvidt Lys i Stedet for som tidligere i grønt Lys fra *Näskubben* Fyr.  
N. efter viser Fyret hvidt Lys. Synsvidde: 6 Sm.  
S. efter viser Fyret hvidt og grønt Lys. Synsvidde: 7 Sm for hvidt og 3 Sm for grønt Lys.  
(E. f. S. Nr. 14/705 1934.)
- 1297. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Grundkallen Fyrskib midlertidig ombyttet.**  
(U. f. s. Nr. 22/1370. Stockholm 1934.)  
Fyrskibet *Grundkallen* paa c. 60° 33' N. 18° 58' E. er midlertidig ombyttet med et Reservefyrskib, der paa Siderne af Skroget er mærket „Reserv“.  
Fyrkarakter samt Lufttaagesignalet og Undervandstaagesignalet er uforandrede. Reservefyrskibet har Radiotelegrafstation.  
(E. f. S. Nr. 18/961 1934.)
- 1298. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Finngrundet Fyrskib ombyttes midlertidigt.**  
(U. f. s. Nr. 22/1451. Stockholm 1934.)  
Omkring den 7. Juni d. A. ombyttes Fyrskibet *Finngrundet* paa c. 61° 04' N. 18° 40' E. midlertidigt med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Fyrkarakter samt Lufttaagesignalet og Undervandstaagesignalet bliver uforandrede. Reservefyrskibet har Radiotelegrafstation.
- 1299. Finland. Finske Bugt. Rödskär (Ruuskeri). Sømærker udlagt.**  
(Estnisk Kort Nr. 16, 1934.)  
Nedennævnte Sømærker er udlagt:  
1. En hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa 59° 58' (45") N. 26° 40' (45") E.  
2. En rød Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa 59° 57' (42") N. 26° 40' (59") E.  
(Kort Nr. 277.)
- 1300. Finland. Finske Bugt. Rankö. Patrikija Grund. Sømærker inddraget.**  
(Tysk Kort Nr. 85, 1933.)  
Nedennævnte Sømærker er inddraget:  
1. Sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa 60° 20' (42") N. 26° 54' (00") E.  
2. Hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa 60° 20' (39") N. 26° 54' (45") E.  
(Kort Nr. 277.)

- 1301. Finland. Finske Bugt. Mordvinova (Mordvinovi) Grund. Sømærker inddraget.**  
 (Tysk Kort Nr. 85, 1933.)  
 Nedennævnte Sømærker er inddraget:  
 1. Hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa 60° 06' (57") N. 27° 13' (00") E.  
 2. Rød Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa 60° 06' (06") N. 27° 13' (34") E.  
 (Kort Nr. 277.)
- 1302. Finland. Finske Bugt. Lavensari (Lavansaari) Red. Sømærker udlagt.**  
 (Estnisk Kort Nr. 16, 1934.)  
 Nedennævnte Sømærker er udlagt:  
 1. En rød Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa 60° 01' (48") N. 27° 50' (50") E.  
 2. En hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa 60° 01' (36") N. 27° 50' (31") E.  
 3. En hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa 60° 01' (34") N. 27° 51' (15") E.  
 4. En hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Klste paa 60° 01' (04") N. 27° 51' (34") E.  
 5. En hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa 60° 01' (04") N. 27° 51' (50") E.  
 (Kort Nr. 277.)
- 1303. Finland. Finske Bugt. Ljus-Matala. Sømærke udlagt.**  
 (Estnisk Kort Nr. 16, 1934.)  
 En hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost er udlagt paa 60° 02' (45") N. 27° 56' (45") E., NW. for Grunden.  
 (Kort Nr. 277.)
- 1304. Finland. Finske Bugt. Seskär (Seiskari) S. Sømærke udlagt.**  
 (Estnisk Kort Nr. 16, 1934.)  
 En hvid- og rødmalet Spirtønde med rødt Tværtræ er udlagt paa 59° 56' (45") N. 28° 24' (30") E.  
 (Kort Nr. 277.)
- 1305. Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Bugt. Diomid Lystønde flyttet.**  
 (N. f. S. Nr. 22/1959. Berlin 1934.)  
 Lystønden *Diomid* er flyttet til c. 60° 05',<sub>0</sub> N. 28° 59',<sub>8</sub> E., SSE. for Grunden.  
 (Kort Nr. 277.)
- 1306. Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Bugt. Forbudt Omraade.**  
 (N. f. S. Nr. 22/1960. Berlin 1934.)  
 Omraadet mellem Breddeparallelernerne 60° 04',<sub>5</sub> N. og 60° 00',<sub>0</sub> E. samt mellem Meridianerne 29° 01',<sub>3</sub> E. og 29° 12',<sub>8</sub> E. er forbudt for Skibsfarten.  
 (Kort Nr. 277.)
- 1307. Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Bugt. Priemny Fyrskib N. Lystønde inddraget.**  
 (N. f. S. Nr. 22/1961. Berlin 1934.)  
 Den røde Lystønde, der var udlagt paa c. 60° 06' N. 29° 20' E., er permanent inddraget.  
 (E. f. S. Nr. 23/1424 1933. Kort Nr. 277.)
- 1308. Rusland. Finske Bugt. Luga Bugt. Afmærkning forandret.**  
 (Estnisk Kort Nr. 16, 1934.)  
 I. Følgende Sømærker er inddraget:  
 1. Hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa 59° 47' (24") N. 28° 17' (10") E.

2. Hvid Spirtønde med et hvidt Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa  $59^{\circ} 46'$  ( $18''$ ) N.  $28^{\circ} 17'$  ( $40''$ ) E.

3. Sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa  $59^{\circ} 41'$  ( $43''$ ) N.  $28^{\circ} 21'$  ( $24''$ ) E.

II. Følgende Sømærker er udlagt:

1. En hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa  $59^{\circ} 46'$  ( $30''$ ) N.  $28^{\circ} 19'$  ( $46''$ ) E.

2. En sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa  $59^{\circ} 42'$  ( $03''$ ) N.  $28^{\circ} 20'$  ( $50''$ ) E.

3. En rød Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa  $59^{\circ} 42'$  ( $12''$ ) N.  $28^{\circ} 20'$  ( $15''$ ) E.  
(Kort Nr. 277.)

**1309. Rusland. Finske Bugt. Kurgalski Rev N. Sømærke udlagt.**

(Estnisk Kort Nr. 16, 1934.)

En hvid- og rødmalet Spirtønde med rødt Tværtræ er udlagt paa  $59^{\circ} 56'$  ( $28''$ ) N.  $28^{\circ} 04'$  ( $45''$ ) E.

(Kort Nr. 277.)

**1310. Rusland. Finske Bugt. Kiskolski Rev SW. Sømærke inddraget.**

(Estnisk Kort Nr. 16, 1934.)

Spirtønden med Ballon paa  $59^{\circ} 39'$  ( $10''$ ) N.  $27^{\circ} 51'$  ( $10''$ ) E. er inddraget.

(Kort Nr. 277.)

**1311. Estland. Finske Bugt. Namsi Grund. Afmærkning forandret.**

(Estnisk Kort Nr. 16, 1934.)

I. Følgende Sømærker er inddraget:

1. Rød- og hvidmalet Spirtønde med rødt Tværtræ over Ballon paa  $59^{\circ} 45'$  ( $30''$ ) N.  $27^{\circ} 31'$  ( $56''$ ) E.

2. Sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa  $59^{\circ} 45'$  ( $51''$ ) N.  $27^{\circ} 32'$  ( $45''$ ) E.

II. Følgende Sømærker er udlagt:

1. En rød- og hvidmalet Spirtønde med rødt Tværtræ over Ballon paa  $59^{\circ} 45'$  ( $48''$ ) N.  $27^{\circ} 29'$  ( $18''$ ) E., NW. for en  $8,2$  m Grund.

2. En sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa  $59^{\circ} 45'$  ( $33''$ ) N.  $27^{\circ} 31'$  ( $30''$ ) E., N. for en  $7,8$  m Grund.

(Kort Nr. 277.)

**1312. Estland. Finske Bugt. Nygrund (Neugrund). Sømærke udlagt.**

(Estnisk Kort Nr. 16, 1934.)

En sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste er udlagt paa  $59^{\circ} 44'$  ( $48''$ ) N.  $27^{\circ} 17'$  ( $33''$ ) E., W. for Grunden.

(Kort Nr. 277.)

**1313. Estland. Finske Bugt. Vikalla Grund. Sømærke udlagt.**

(Estnisk Kort Nr. 16, 1934.)

En rød Spirtønde med 1 rød opadvendt Kost er udlagt paa  $59^{\circ} 53'$  ( $27''$ ) N.  $27^{\circ} 03'$  ( $20''$ ) E., S. for Grunden.

(Kort Nr. 277.)

**1314. Estland. Finske Bugt. Barabadnova (Barabanovi) Grund. Oplysning om Dybde.**

(Estnisk Kort Nr. 16, 1934.)

Mindste Dybde paa Grunden *Barabadnova* paa  $59^{\circ} 39'$  ( $27''$ ) N.  $26^{\circ} 48'$  ( $50''$ ) E. er  $4,6$  m.

(Kort Nr. 277.)

## MAANEDSOVERSIGT

over endnu i Kraft værende midlertidige og foreløbige  
Efterretninger for Søfarende.

## I. Østersøen.

1933

- 7/446 *Østersøen. Sandhammaren Fyr SW. Vrag.*  
34/2011 *Sverige S.-Kyst. Falsterbo Fyr SE. Vrag afmærket.*

1934

- 2/77 *Tyskland. Kieler Fjord. Advarsel.*  
3/118 *Sverige S.-Kyst. Läugerholmen Fyr forandres.*  
3/120 *Sverige E.-Kyst. Indløbet til Västervik. Spårö Fyr og Stickskår Fyr forandres.*  
4/211 *Finland. Finske Bugt. Orrergrund og Tiiskeri (Digskär) Fyr. Advarsel.*  
7/354 *Danmark. Fakse Bugt. Rødvig Havn. Dybde aftaget.*  
7/356 *Sverige. Gotland E.-Kyst. Fårö Fyr. Taagesignal forandres.*  
13/648 *Sverige. Gotland. N.-lige Indløb til Fårösund. Midlertidig Fyrbelysning.*  
18/964 *Sverige. Bottniske Bugt. Sydostbrotten Fyrskib ombytted med nyt Fyrskib. Fyrkarakter og Lufttaagesignal forandres. Radiofyr oprettes.*  
18/993 *Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Sildefiskeri. Advarsel.*  
21/1214 *Lolland. W.-lige Indløb til Irben Stræde. Afmærkning forandres.*  
21/1215 *Lolland. Ovisi Fyrskib. Afmærkning midlertidig forandret.*  
22/1235 *Rusland. Finske Bugt. Priemny Fyrskib flyttet. Sejladsforskrifter.*  
23/1290 *Østersøen. Hellehavn Nakke E. Vrag.*  
23/1291 *Sverige. Kalmarsund. Utgrunden Fyrskib midlertidig ombyttet med Lystønde.*  
23/1306 *Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Bugt. Forbudt Omraade.*

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

1933

- 27/1687 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedsund Jernbanebro W. Midlertidig Bro under Bygning. Bolværk spærret.*

1934

- 1/30 *Danmark. Sundet. København. Signaler for Skydning fra Forterne.*  
1/32 *Danmark. Sundet. København. Inderhavnen. Knippelsbro. Trafikbestemmelse. Lodstvang.*  
1/34 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.*  
1/35 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Mosedø Batteri. Signal for Skydning.*  
1/36 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Signaler for Skydning fra Borgsted Batteri og Masnedø Fort.*  
1/38 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Skydning.*  
1/39 } *Danmark. Lille-Bælt. Snævringen. Broarbejder. Advarsel.*  
23/1322 } *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia SE. Undervandshindring.*  
6/352 } *Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborgsund. Guldborg. Bro under Bygning. Midlertidig Afmærkning. Oplysning om Broarbejder.*  
7/360 } *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.*  
16/866 } *Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn. Tilsanding.*  
18/998 } *Danmark. Smaalandsfarvandet. Storstrømmen. Bro under Bygning. Midlertidig Gennemsejlingsåbning. Midlertidige Foranstaltninger.*  
20/1112 } *Danmark. Sundet. Taarbæk Rev Lys- og Klokketønde midlertidig ombyttet.*  
9/479 } *Danmark. Sundet. Drogden 8,0 m Rende. Lystønde C midlertidig inddraget.*  
9/480 } *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm. Sandhage N. Tilsanding. Sømærke midlertidig flyttet.*  
14/711 } *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm. Sandhage N. Tilsanding. Sømærke midlertidig flyttet.*  
18/997 } *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm. Sandhage N. Tilsanding. Sømærke midlertidig flyttet.*  
16/831 } *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm. Sandhage N. Tilsanding. Sømærke midlertidig flyttet.*  
18/994 } *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm. Sandhage N. Tilsanding. Sømærke midlertidig flyttet.*  
18/995 } *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm. Sandhage N. Tilsanding. Sømærke midlertidig flyttet.*

- 1934**  
 20/1160 *Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser.*  
 22/1286 } *Danmark. Vedbæk Havn. Dækmole under Bygning. Havnefyrt flyttes. Advarsel.*  
 23/1317 }  
 23/1320 *Sverige. Sundet. Falsterborev Fyrskib ombyttes midlertidigt.*  
 23/1321 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.*  
 23/1341 *Danmark. Sundet. Middelgrund's Fort Fyr NNE. Undervandshindring midlertidig udlagt. Advarsel.*

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1929**  
 18/993 *Danmark. Kattegat. Fornæs SE. t. S. Oplysning om Dybde.*  
**1932**  
 13/691 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Oplysning om Dybdeforhold.*  
**1934**  
 1/41 *Danmark. Kattegat. Isefjord. Lynæs Batteri. Signal for Skydning.*  
 1/43 *Danmark. Kattegat. Egense S. Skydeplads.*  
 2/81 *Danmark. Kattegat. Indsejlingen til Mariager Fjord. Dybde aftaget.*  
 3/133 } *Sverige. Kattegat. Subbeberget. Fyr tændes. Varberg Fyr nedlægges.*  
 10/496 }  
 13/661 *Danmark. Kattegat. Hjælm S. Opmaalingsmærker udlagt. Advarsel.*  
 13/662 *Sverige. Kattegat. Vinga Fyrskib ombyttes midlertidigt.*  
 17/901 *Danmark. Limfjorden. Hjarbæk Havn. Indsejlingsrenden tilsandet.*  
 19/1053 *Danmark. Kattegat. Hessela N. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.*  
 20/1115 *Sverige. Kattegat. Lille Middelgrund. Lys- og Fløjtetønde midlertidig ombyttet.*  
 20/1117 *Danmark. Limfjorden. Løgstør Grunde gravede Rende. Oplysning om Dybde.*  
 20/1118 *Danmark. Limfjorden. Oddesund. Bro under Bygning. Advarsel.*  
 21/1185 *Sverige. Kattegat. Vinga NW. Vinga ungar. Lys- og Fløjtetønde ombyttes midlertidigt.*  
 23/1325 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Advarsel. Puller.*

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1934**  
 2/90 *Frankrig. Dunkerque. Fyrskib Dyck strandet og midlertidig erstattet med Lystønde.*  
 6/332 *Skotland. Firth of Forth. Inchkeith E. Lystønde med Taagekaldsignal udlagt til Forsøg.*  
 14/732 *England. Tyne Anduvning. Fiskeri med Drivnet. Advarsel.*  
 16/843 *Skotland. North Carr Fyrskib ombyttes med Lys- og Fløjtetønde.*  
 17/906 *Tyskland. Elben. Fyrskib Elbe 1 midlertidig ombyttet.*  
 17/908 *England. Lowestoft Anduvning. Afmærkning forandres.*  
 19/1066 *Norge. Marstenen Fyr. Lysevne forøges. Taagesignal forstærkes og sættes midlertidig ud af Virksomhed.*  
 19/1068 *Norge. Egersund. Egerø Fyr. Taagesignal oprettes.*  
 19/1094 *Belgien. West Hinder Fyrskib. Radiofyrt midlertidig ude af Virksomhed.*  
 21/1221 *Holland. Zeegat van Brouwershaven. West Schouwen Fyr forandres. Fyrt slukkes midlertidigt. Schouwenbank Fyrskib inddrages. Lystønder udlægges.*  
 21/1222 *Nordsøen. Noord Hinder Fyrskib NE. Tønder midlertidig udlagt.*

### Island og Færøerne.

- 1932**  
 46/2197 *Island W.-Kyst. Breidifjörðr. Dybde aftaget. Advarsel.*  
**1933**  
 45/2593 *Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Bræðrabreki Grund fundet.*  
**1934**  
 21/1224 *Færøerne. Nolsø og Myggenæs Radiofyrt forandres.*

### XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1933**  
 9/598 *Britiske Øer. Oplysninger om Stormvarselstationer.*  
**1934**  
 1/55 *Danmark. Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse.*  
 1/56 *Danmark. Forholdsregler og Signaler, som er foreskrevet i Forbindelse med Isbrydnings-tjenestens Udførelse i danske Farvande.*

- 1934**
- 1/57 *Danmark.* Meteorologiske Observationer, Stormvarsler, Ismeldinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse CQ.
- 1/59 } *Danmark.* Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra *danske* Skibe.  
2/111 }
- 1/60 *Danmark.* Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.
- 1/61 *Danmark.* Stednavne rettes i de *danske* Søkort.
- 1/62 *Danmark.* Dampskibsruiter for „Det Forenede Dampskibs-Selskab“s Passagerskibe over *N.-lige Atlanterhav.*
- 1/63 *Island.* *Islandske Fyr.* Advarsel.
- 2/115 *Britiske Øer og Nordøen.* Almindelig Oplysning angaaende Miner.
- 4/227 *Danmark.* Stormvarsler, Vejmeldinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri i de *danske* Farvande udsendt pr. Radiotelefon.
- 11/587 *Nordlige Atlanterhav.* *Transatlantiske* Dampskibsruiter. Ispatrouiljetjenesten genoptages.
- 16/860 *Britiske Øer.* Opmaalingsarbejder. Midlertidige Mærker udlægges. Advarsel.
- 23/1336 *Danmark.* Skydeøvelser. Farvande midlertidig spærret. Advarsel.
- 23/1337 *Danmark.* *Sundet.* *Smaalandsfarvandet.* Skydeøvelser fra Forter. Advarsel.
-

**1315. Tyskland. Kielerfjord. Bülk Fyr. Taagesignal forandret.**

(Tysk Fyrfortegnelse 1934.)

Taagesignalet ved *Bülk Fyr* paa c.  $54^{\circ} 27' N.$   $10^{\circ} 12' E.$  er forandret og afgives nu med elektrisk Membransender. Signalet er Bogstavet B hver  $30^s$ , Tone  $3^s$ , Pause  $1^s$ , Tone  $1^s$ , Pause  $1^s$ , Tone  $1^s$ , Pause  $1^s$ , Tone  $1^s$ , Pause  $21^s$ . Tonefrekvens: 300.

(Kort Nr. 279 og 298. Danske Lods, Side 393.)

(Se Tillæg.)

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****1316. (T). Danmark Sundet. Rungsted Havn NNE. Tønde midlertidig udlagt.**

En sort Stumptønde er midlertidig udlagt i c.  $6,5$  m Vand paa  $55^{\circ} 54' (00'') N.$   $12^{\circ} 33' (50'') E.$ , c. 1 Sm NNE. for *Rungsted Havnefyr*. Tønden afmærker Pladsen for et fremtidigt Kloakudløb.

(Kort Nr. 312 og 210. Danske Lods, Side 258. Søm.-Fort. Side 40, Nr. 13 B.)

**1317. (T). Danmark. Sundet. Vedbæk Fiskeri- og Lystbaadehavn. Midlertidigt Fyr.**

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 22/1286 1934 meddeles, at der af Hensyn til Faren for Paasejling af den nye Mole under dennes Opførelse om Natten anbringes en klar Lanterne paa den til enhver Tid yderste Ende af Dækmolen.

c.  $55^{\circ} 51' N.$   $12^{\circ} 34' E.$ 

(E. f. S. Nr. 22/1286 1934.)

**1318. (T). Danmark. Sundet. Hollænderdyb. Saltholm Flak NW. Lys- og Kløkketønde midlertidig ombyttet.**

Lys- og Kløkketønden *Saltholm Flak NW.* paa c.  $55^{\circ} 42',7 N.$   $12^{\circ} 41',8 E.$  er midlertidig ombyttet med en almindelig Lys- og Kløkketønde med samme Fyrkarakter, men uden automatisk Klokkesignal.

(E. f. S. Nr. 20/1111 1934.)

**1319. (T). Danmark. Sundet. Amager E.-Kyst. Sundbyøster Pælebro. Fyr forandres midlertidigt.**

Det hvide Blinkfyr paa Yderenden af Pælebroen ud for Italiensvej paa  $55^{\circ} 39' (34'') N.$   $12^{\circ} 39' (02'') E.$  vil i Løbet af den nærmeste Tid uden nærmere Meddelelser midlertidig blive fjernet og for et Tidsrum af 3 à 4 Uger erstattet med et hvidt, fast Fyr (en klar Lanterne).

(Havnelods, Side 178. Tillæg Nr. 3, Side 41. Fyr-Fort. Nr. 282.)

**1320. (T). Sverige. Sundet. Falsterborev Fyrskib ombyttes midlertidigt.**

(U. f. s. Nr. 22/1376. Stockholm 1934.)

Omkring den 8. Juni d. A. ombyttes Fyrskibet *Falsterborev* paa c.  $55^{\circ} 17' N.$   $12^{\circ} 47' E.$  midlertidigt med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Fyrkarakteren er uforandret.

Taagesignalering med elektrisk Luftmembransender, elektrisk Undervandsmembransender samt Radiofyr og Radiotelefonforbindelse med *Karlskrona* Kystradio indstilles saalænge Reservefyrskibet ligger ude.

Taagesignal afgives med Tyfon, men med samme Karakter, To-Stød hver  $30^s$ , Stød  $3^s$ , Pause  $6^s$ , Stød  $3^s$ , Pause  $18^s$ .

**1321. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.**

Ved Opmaalingen den 31. Maj d. A. af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være  $5,9$  m i E.-Siden af Renden,  $4,9$  m i Midten af Renden og  $3,3$  m i W.-Siden af Renden.

c.  $54^{\circ} 51' N.$   $12^{\circ} 13\frac{1}{4}' E.$ 

(E. f. S. Nr. 18/996 1934.)

**1322. (T). Danmark. Lille-Bælt. Snævringen. Lille-Bælts Broen. Bestemmelser om Passage indskærpes. Advarsel.**

E. f. S. Nr. 21/1182 1934 annulleres og erstattes med:

*Al Passage af Broen skal, saavel om Dagen som om Natten, foregaa imellem Pillerne Nr. 2 og 3 (de midterste Piller), saaledes at Skibene om Natten skal holde sig i Børup W. Vinkelfyrs hvide Vinkel, der leder fri tæt N. om Pille Nr. 2 og tæt S. om Pille Nr. 3.*

Opmærksomheden henledes paa, at Strømmen ved Broen vil skære — undertiden meget haardt — c. 3 Streger ind mod Pille Nr. 3 henholdsvis fra en SSE.-lig Retning, naar Strømmen i Bæltet er S.-gaaende, og fra en WSW.-lig Retning, naar Strømmen i Bæltet er N.-gaaende.

**A d v a r s e l.** Skibe advares imod at passere Broen udenfor Aabningen mellem de to midterste Bropiller, og al Passage mellem disse maa ske med Forsigtighed og Agtpaagivenhed. Om Natten bør Skibe, navnlig ved haard Strøm i Bæltet, saavidt muligt undgaa at passere hinanden mellem Bropillerne.

c. 55° 31' N. 9° 43' E.

(E. f. S. Nr. 13/821 1933 og 1/39 1934.)

(Se Tillæg.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**1323. Danmark. Kattegat. Hals Barre Radiofyrrer atter i Virksomhed.**

*Hals Barre* Radiofyrrer paa c. 56° 57' N. 10° 26' E. er atter i Orden og i Drift.

(E. f. S. Nr. 22/1289 1934.)

**1324. (T). Sverige. Kattegat. Falkenberg. Lystønde midlertidig inddraget.**

(U. f. S. Nr. 22/1383. Stockholm 1934.)

*Falkenbergs lysboj* paa c. 56° 53',<sub>2</sub> N. 12° 28',<sub>6</sub> E. er midlertidig inddraget og erstattet med en Stage med Kost.

**1325. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Advarsel. Puller.**

I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen* 4,<sub>3</sub> m, i *Svanholm Fyrlinie*: 4,<sub>2</sub> m, i *Sælhundeholm Løb*: 4,<sub>2</sub> m, i *Gaaseholm Løb*: 2,<sub>2</sub> m, i *Svanholm Løb*: 1,<sub>5</sub> m og i *Kobberø Løb*: 3,<sub>0</sub> m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn Havn* 4,<sub>3</sub> m Dybde over *Havrevlen* og 4,<sub>2</sub> m i *Svanholm Fyrlinie* og 4,<sub>2</sub> m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

Uden for Fyrlinierne findes mere Vand, men det anbefales Skibe med et større Dybgaende end 4,<sub>3</sub> m, der under de nuværende Dybdeforhold søger *Tyborøn Havn*, at benytte Lods.

En Pulle med 3,<sub>7</sub> m Vand ligger paa 56° 43' (07") N. 8° 13' (08") E.

En Pulle med 3,<sub>8</sub> m Vand ligger paa 56° 42' (58") N. 8° 13' (23") E.

(E. f. S. Nr. 19/1055 1934.)

(Se Tillæg.)

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

**1326. Skotland. Cromarty Firth. Vragfyrrer forandret.**

(N. t. M. Nr. 790. London 1934.)

Vragfyrrer paa Vraget, der ligger sunket paa c. 57° 41' N. 4° 05' W., er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 1½<sup>s</sup>.

**1327. (T). Shetlands Øerne. Lerwick. Vrag.**

(N. t. M. Nr. 793. London 1934.)

Vraget af en Kulhulk ligger sunket paa 60° 10' (20") N. 1° 09' (15") W. Stedet er afmærket med 2 røde Flag.



## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1328. Island N.-Kyst. Siglufjördur. Saudanes Fyr. Oplysning om Plads. Taagesignal oprettet.  
(A. f. s. Nr. 5/11. Reykjavik 1934.)  
1. *Saudanes* Fyrs Beliggenhed er paa c. 66° 11' N. 18° 57' W.  
2. Ved ovennævnte Fyr er oprettet et Taagesignal med Sirene. Signalet er Tre-Stød hver 1<sup>m</sup>, Stød 2<sup>s</sup>, Pause 5<sup>s</sup>, Stød 2<sup>s</sup>, Pause 5<sup>s</sup>, Stød 2<sup>s</sup>, Pause 44<sup>s</sup>.  
(E. f. S. Nr. 29/1779 1933. Kort Nr. 212, 270, 239 og 147. Islandske Lods, Side 128. Fyr-Fort. Nr. 849.)
1329. (T). Spanien NW.-Kyst. Islas Sisargas. Taagesignal ude af Virksomhed.  
(A. a. l. N. Nr. 21/629. San Fernando 1934.)  
*Islas Sisargas* Taagesignal paa c. 43° 21',<sub>6</sub> N. 8° 50',<sub>7</sub> W. er for Tiden ude af Virksomhed.
1330. Spanien S.-Kyst. Barbate. Skær. Grund.  
(N. t. M. Nr. 795. London 1934.)  
1. Et Skær, *Los Cabezos*, der er tørt ved Lavvande, ligger paa c. 36° 10' N. 5° 56' W., 0,<sub>5</sub> Sm 215° fra *Barbate* Fyr.  
2. En Grund med 7,<sub>8</sub> m Vand ligger 1,<sub>28</sub> Sm 147° fra *Barbate* Fyr.
1331. Afrika W.-Kyst. Liberia. Cape Palmas Ankerplads. Congo Rock. Baake opført.  
(N. t. M. Nr. 796. London 1934.)  
En Baake er opført paa c. 4° 22' N. 7° 45' W., 1,<sub>216</sub> Sm 275° fra *Cape Palmas* Fyr.
1332. Canada. St. Lawrence Bugt. Entry Island. Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 791. London 1934.)  
*Entry Island* Fyr paa c. 47° 16' N. 61° 42' W. er forandret fra at vise Et-Blink til at vise hvidt, fast Lys. Synsvidde: 14 Sm.

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

1333. Venezuela. Paria Bugt. Lystønde udlagt.  
(N. t. M. Nr. 798. London 1934.)  
En rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, Blink 0,<sub>3</sub><sup>s</sup>, Mørke 2,<sub>7</sub><sup>s</sup>, er udlagt paa 10° 33' 48" N. 62° 16' 33" W.

## IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

1334. Madagascar W.-Kyst. Nosi Vao (Coffin Island) SW. Braad findes ikke.  
(N. t. M. Nr. 797. London 1934.)  
Braaddet, der var rapporteret at findes paa c. 17° 33' S. 43° 43' E., eksisterer ikke.
1335. Madagascar W.-Kyst. Taunton Castle Shoal S. Grund findes ikke.  
(N. t. M. Nr. 797. London 1934.)  
7,<sub>3</sub> m Grunden, der var rapporteret at ligge paa c. 17° 50' S. 43° 40' E., er for-gæves eftersøgt.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

## 1336. Danmark. Skydeøvelser. Farvande midlertidig spærret. Advarsel.

I de nedenanførte Farvandsafsnit vil der i de vedføjede Tidsrum saavel om Dagen som om Natten blive afholdt Skydeøvelser med Kanon:

Farvandsafsnit	Skydepladsens Grænser	Tidsrum. (Begge Dage inklusive)	Sikkerheds-højde (for Luftfartøjer)
<i>Isefjord:</i>	Nordgrænse: 55° 55' N. Br. Østgrænse: Vestsiden af <i>Horns Herred.</i> Sydgrænse: 55° 50' N. Br. Vestgrænse: 11° 48' E. Lgd.	16. —20. Juli	c. 1500 m.
<i>Baaring Vig:</i>	Nordgrænse: 55° 34' N. Br. Østgrænse: 10° 02' E. Lgd. Sydgrænse: <i>Fyns Kyst.</i> Vestgrænse: <i>Fyns Kyst</i> og 9° 51' E. Lgd.	23.—27. Juli	c. 1500 m.
W. for <i>Samsø:</i>	Nordgrænse: 56° 02' N. Br. Østgrænse: 10° 28' E. Lgd. Sydgrænse: 55° 45' N. Br. Vestgrænse: 10° 16' E. Lgd.	23.—27. Juli 30. Juli—1. Aug. 14.—21. August	c. 1500 m. c. 1500 m. c. 1000 m.
N. for <i>Hesselø:</i>	Nordgrænse: 56° 22' N. Br. Østgrænse: 11° 50' E. Lgd. Sydgrænse: 56° 12' N. Br. Vestgrænse: 11° 30' E. Lgd.	1.—3. August	ubegrænset
<i>Søhunde Havn:</i>	Nordgrænse: 55° 07' N. Br. Østgrænse: 12° 32' E. Lgd. Sydgrænse: <i>Møns N.-Kyst.</i> Vestgrænse: 12° 18' E. Lgd.	6.—10. August	c. 1500 m.
<i>Aalbæk Bugt:</i>	Nordgrænse: 57° 37' N. Br. Østgrænse: 10° 45' E. Lgd. Sydgrænse: 57° 30' N. Br. Vestgrænse: <i>Jyllands Kyst.</i>	7.—11. August	c. 1000 m.
<i>Køge Bugt:</i>	<i>Sjællands og Amagers Kyster</i> samt Meridianen gennem <i>Aflandshage</i> og Breddeparallellellenen gennem <i>Køge Sønakke.</i>	13.—18. August	c. 1500 m.

Naar Skydning finder Sted efter Mørkets Frembrud, er de skydende Skibes elektriske Lyskastere i Virksomhed.

Skibe og Luftfartøjer advares imod paa de anførte Tider at komme indenfor de paagældende Skydepladsers ovenanførte Grænser.

## 1337. Danmark. Sundet. Smaalandsfarvandet. Skydeøvelser fra Forter. Advarsel.

Fra nedennævnte Søforter og Værker vil der i de vedføjede Perioder blive afholdt Skydeøvelser med Kanon:

Fort (Værk)	Tidsrum (begge Dage inklusive)	Dag eller Nat	Hoved- skudretning	Afstand	Sikkerheds- højde
<i>Middelgrundsfort:</i>	20. Juli—8. August	Dag	NE.	indtil 6 Sm.	c. 1500 m.
<i>Masnedeøfort:</i>	20. August—8. Septbr.	Dag og Nat	NW.	indtil 5 Sm.	c. 3500 m.
<i>Borgstedbatteri:</i>	27. August—8. Septbr.	Dag	SE.	indtil 5 Sm.	c. 1000 m.

Naar Skydning finder Sted vises fra det skydende Fort (Værk):

Om Dagen: International Talstander „7“.

Om Natten: 3 røde Lanterner hejst over og under hinanden.

Endvidere vil der, naar der skydes fra *Middelgrundsfortet*,  $\frac{1}{2}$  Time før Skydningens Begyndelse blive hejst 2 Cylindre over og under hinanden paa den ene Raanok paa Signalmasterne paa *Middelgrundsfort* og paa *Dragørfort*.

Naar der skydes paa Afstande over 6 km, hejses tillige en Kugle under Raans anden Nok.

Signalerne er nærmest til Vejledning for Fartøjer, der manøvrerer i Farvandet, idet Skydningen fra Forterne (Værket) vil blive standset for Skibe, der passerer Farvandet.

Luftfartøjer advares imod, i de omhandlede Tidsrum i Nærheden af de anførte Skudretninger at komme under de vedføjede Sikkerhedshøjder.

## Tillæg.

### I. Østersøen.

#### 1338. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Oulu. Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 15/433. Helsingfors 1934.)

Nedennævnte Fyr er atter tændt:

*Keskinemi* c.  $65^{\circ} 05' N.$   $24^{\circ} 39' E.$  *Marjaniemi lykta.* *Riutta.* *Hiideniemi övre.* *Hiideniemi nedre.*

(E. f. S. Nr. 50/2828 1933.)

#### 1339. Finland. Bottniske Bugt. Marjaniemi Fyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 15/434. Helsingfors 1934.)

*Marjaniemi* Fyr paa c.  $65^{\circ} 02' N.$   $24^{\circ} 34' E.$  er atter tændt.

(E. f. S. Nr. 51/2912 1933.)

#### 1340. Finland. Finske Bugt. Edvardinmatala Lystønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 15/430. Helsingfors 1934.)

Lystønden *Edvardinmatala* paa c.  $60^{\circ} 30' N.$   $28^{\circ} 16' E.$  er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 50/2841 1933.)

### II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

#### 1341. (T). Danmark. Sundet. Middelgrunds Fort NNE. Undervandshindring midlertidig udlagt. Advarsel.

Fra Begyndelsen af Juni til c. Midten af Juli d. A. er der udlagt en Undervandshindring, ragende c.  $3,5$  m op over Havbunden, i c. 14 m Vand paa c.  $55^{\circ} 43',5 N.$   $12^{\circ} 40',5 E.$ , c. 600 m. NNE. for *Middelgrunds Fort* Fyr.

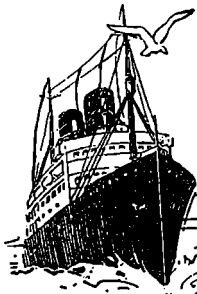
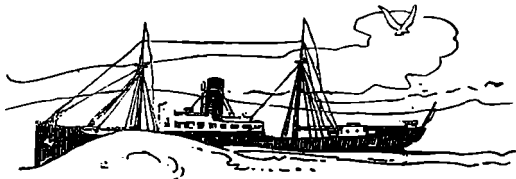
## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1342. Danmark. Kattegat. Odense Fjord Anduvning. Lystønde genudlægges.  
Den rød- og hvidstribede Lystønde *Odense Fjord*, c. 50 m W. for Klokketønden  
*Odense Fjord*, der ligger paa c. 55° 33' N. 10° 34' E., vil uden nærmere Meddelelse blive  
genudlagt paa Station den 7. Juni d. A. eller snarest derefter.  
(E. f. S. Nr. 20/1113 1934.)

---

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



**FUEL & DIESEL  
OIL**

BUNKERSTATION I  
FRIHAVNEN  
Kapacitet: 450 Tons pr. Time.

St. Annæ Plads 5. København K.  
TELEFON: 5455 — TELEGRAM-ADR.: UNITEDOIL



DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI 1/2



*Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using*

**O**wners' &

**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

**Price 13/-** postage paid.

*Published by*

**Nautical Publishing Co.**  
33, Amaliegade, Copenhagen.

AKTIESELSKABET

**MARITIME AGENCY**

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450 Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K



REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTRER

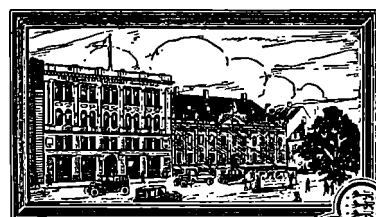
**BUNKERKUL**

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN



KONTRAHENTER FOR

STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS



Forsikrings-Aktieselskabet  
**"SKANDINAVIA"**

Stiftet 1899

Aktiekapital 10 Millioner Kroner



SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGER  
samt  
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

KONGENS NYTORV 6 · KØBENHAVN K.  
Telefon 9316 Telgr. Adr. Reassurance

# SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 & 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents  
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.

## Jørgen A. Rasmussen, Copenhagen K.

Telegrams: Jorgaras

33, Amaliegade

World-wide supplies of

Bunker Coals, Fuel & Diesel Oil, Stevedoring, Towage, Docking & Shiprepairs, Insurance, Ships' Supplies

### IVER C. WEILBACH & CO

SØLVER & SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744



Telegr.:

Compasweilbach

Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

### Hellerup Kulimport A/s

TUBORG HAVN

Telefon Hellerup 20 — 803 og 660

IMPORT AF  
Kul ▲ Koks ▲ Cinders  
Briketter ▲ Brænde

### SEND DERES GAVE PR. TELEGRAM

Enhver Ordre, Telegram eller Brev-Gave,  
kan indtelefoneres til vort Kontor.

CENTRAL 13578

GAVE-TELEGRAM A/s

prompte og samvittighedsfuld Betjening  
AMALIEGADE 33 K.

### Skibsproviantering

Schiffshandler

Ship Chandler

H. S. Hansens Eftf. A/s

Telefon Central 389  
Efter Kl. 6 Ordrup 3098

Amaliegade 43,  
København K.

Lager af alle Skibsfornødenheder



AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

### Assuranceforeningen Skuld

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12,267 • 12,432 & 12,732 • TELGR.-ADR.: »SKULD«  
STIFTET 1897

GARANTI OG RESERVEFOND  
CA. 1.600.000 KR.



Overtager: 1) Ansvarsforsikring (derunder overskydende Kollisionsansvar) for Damp-, Motor- og Sejlskibe · 2) Forsikring af Hyreansvar i Sygdoms- eller Forlistilfælde · 3) Forsikring af Ansvar for Besætningens Effekter i Forlistilfælde · 4) Strikeforsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund af Strike eller Lockout.

### SCANDINAVIAN COAL BUYERS

IN A NUTSHELL

GUIDE TO SCANDINAVIAN COAL IMPORTERS,

COAL AGENTS AND SHIPOWNERS

Price, 10/-, post free.

SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE

(The International Weekly)

33, Amaliegade

Copenhagen, Denmark

FOREIGN BUNKERING

TOWAGE

STEVEDORING

PROVISION-

AGENTS

**DANISH MARITIME SERVICE**

TELEGRAMS:  
"AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

**COPENHAGEN**

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 24

FREDAG 15. JUNI 1934

41. AARGANG



Medlemmer pr. 1. Januar 1934

Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleumsselskab A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegraf-selskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phønix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugsererselskaber.

## FRA UGE TIL UGE

Af Axel Gerfalk.

### DANSK REDERI INITIATIV

Paa denne Plads omtaltes sidste Uge den Dygtighed, hvormed dansk Rederivirksomhed hævdede sig til Trods for de Vanskeligheder, de ikke-statsstøttede Landes Skibsfart møder i Form af svære Statssubsidier til deres Konkurrenter.

Skibsfarten — den statsstøttede som den ikke-statsstøttede — kæmper selvfølgelig først og fremmest imod den stærkt reducerede Verdenshandel, hvis Volumen er mindre end Halvdelen af Omsætningen i 1929. Naar Lasterne bliver færre, bliver Beskæftigelsesmulighederne selvfølgelig mindre. Dobbelt dygtigt er det da, at danske Rederivirksomheder har evnet at holde den langt overvejende Del af den i Danmark registrerede Tonnage beskæftiget. Af samtlige Skibsfartslande har Danmark, som oplyst her, de færreste Oplægninger, og det synes som om denne Nedgang i Oplægninger vil fortsættes.

Naar dette smukke Resultat er opnaaet, skyldes det i første Række, at vore Rederier med Held har opdyrket nye Markeder. Mindre end Halvdelen af Danmarks samlede Tonnage kan vente at finde Beskæftigelse i Transporten af danske Varer til Ulandet og af udenlandske Varer til Hjemlandet. Denne Transportvirksomhed er i tragisk Tilbagegang som Følge af vor og andre Landes Selvforsyningspolitik, og foreløbig tegner det til, at baade Import og Eksport vil fortsætte Tilbagegangslinien endnu i nogen Tid. Af bydende Nødvendighed er det derfor, at andre Beskæftigelsesmuligheder findes for den øvrige danske Tonnage, og beundringsværdig er det, at flere af vore Rederier har bidt sig fast eller er ved at trænge ind i helt nye Virkefelter. Let er det ikke i vore Dage for udenlandsk Tonnage at opnaa Fragter fra et fremmed Land til et andet, og dog er det lykkedes flere af vore dygtigste Rederier ad denne Vej at finde Anvendelse for deres Skibe. De Ruter, som Det Østasiatiske Kompagni og A. P. Møller har oparbejdet mellem Amerika og det fjerne Østen, er saaledes nogle af de mest iøjnefaldende af dansk Rederi-Fremstød, og dette Initiativ tjener disse Rederier til uvisnelig Ære. De sejler Penge hjem til Landet, rare »usynlige« Indtægter, og skaffer Brød og Beskæftigelse til en Masse af vore dygtige Søfolk og deres Paarørende, og sætter Hjulene i Sving i en Række beslægtede Virksomheder.

I denne Forbindelse maa ogsaa nævnes et Rederi som Konsul Lauritsens. I disse Dage har han paa Burmeister & Wain's Værft søsat en hel ny Type Frugtbaad, forøvrigt Skib Nr. 100, som han har ladet bygge i hans Rederivirksomheds mange og straalende Aar. Mærkværdig nok er dette hans første Dieselselskab, til Gengæld af en hel ny Type. Ogsaa Lauritzen bryder nye Baner. Vi tænker ikke her paa den Række Skibe, han Aar efter Aar har ladet sejle finsk Trælast til Middelhavet og Fragtlast tilbage fra Middelhavet til England. Nu begynder han, i Samsejling med et stort engelsk Rederi, at transportere Frugt i en Art Rutefart mellem Sydafrika og Kanada. Man kunde nævne adskillige andre af Skibsfartens Mænd

som fortræffelige Repræsentanter for Pionéraand og Initiativ, men dette er jo ikke ment som en summarisk Oprensning af fortjenstfulde Navne. Man kan trygt sige, at Rederivirksomhedens Udøvere forsømmer ingen Lejlighed til at bryde nye Veje, og om dem gælder det i højere Grad end om noget andet dansk Erhverv, at de har evnet Tilpasningens vanskelige Kunst til Trods for, at deres Erhverv har været haardere ramt end noget andet af Danmarks Hovederhverv. De har skaaret ned og skaaret væk af deres eget og ikke bedt om Hjælp og er ikke faldet andre til Byrde.

## DEN DANSKE HANDELSFLAADE

Den danske Handelsflaade bestaar af ret moderne Skibe, idet ikke mindre end 340 Skibe 327,312 B.R.T. er under 8 Aar gamle. Nedenstaaende Tabel fra Dansk Dampskibsrederiforenings Skibsfartsberetning for 1933 viser en Sammenligning mellem Verdenstonnagens og den danske Tonnages Alder efter Lloyds Register 1933/34 (i Tabellen er kun medregnet Damp- og Motorskibe paa 100 B.R.T. og derover):

	Verdenstonnagen 1933		Danmarks Tonnage 1933	
	B.R.T.	pCt.	B.R.T.	pCt.
Under 5 Aar....	8,693,437	13.1	207,944	17.8
fra 5—10 »....	10,262,790	15.4	211,789	18.3
10—15 »....	19,419,966	29.1	311,054	26.8
15—20 »....	9,627,927	14.4	137,359	11.9
20—25 »....	6,636,768	10.0	79,300	6.8
25 Aar og derover	11,986,636	18.0	212,787	18.4
	66,627,524	100.0	1,160,233	100.0

Efter sin Anvendelse falder Handelsflaaden i 4 Hovedgrupper, nemlig:

1. Passagerskibe.
2. Lastskibe
3. Fiskefartøjer.
4. Bugserfartøjer, Bjergningsfartøjer og andre Fartøjer til særligt Formaal.

I Passagergruppen fandtes pr. 31. December 1933 156 Skibe paa 168,276 B.R.T., nemlig 91 Dampere paa 82,180 B.R.T. og 65 Motorskibe paa 86,096 B.R.T. Motorskibenes Antal er siden 1932 forøget med 6 med en samlet Tonnage af ca. 460 B.R.T., Dampernes Antal er formindsket med 5, og Tonnagen er formindsket med 12,205 B.R.T.

Det største Antal Skibe indenfor denne Gruppe er forholdsvis smaa Skibe, idet der findes 56 Dampere og 43 Motorskibe under 500 B.R.T., men paa den anden Side rummer Gruppen nogle af Landets største Skibe, nemlig 3 Dampere og 6 Motorskibe over 5000 B.R.T.

Lastskibsgruppen talte ved Aarets Udgang 1054 Skibe paa 916,538 B.R.T., nemlig 339 Dampere paa 534,961 B.R.T., 681 Motorskibe paa 375,465 B.R.T. og 34 Sejlskibe paa 6112 B.R.T. Ved Aarets Begyndelse var de tilsvarende Tal 346 Dampere paa 570,270 B.R.T., 678 Motorskibe paa 374,972 B.R.T. og 47 Sejlskibe paa 8344 B.R.T.

For Dampernes Vedkommende ligger det største Antal Skibe, nemlig 205 i Størrelsesklassen 851—2000 B.R.T., 55 ligger under og 79 over denne Størrelsesklasse. Af Motorskibene er ikke mindre end 559 under 100 B.R.T., 63 ligger mellem 100—500 B.R.T., 2 mellem 501—2000 B.R.T. og 57 over 200 B.R.T., heraf endda 33 over 5000 B.R.T.

Af Sejlskibene er 18 under 100 B.R.T., 14 mellem 101—500 B.R.T. og 2 mellem 851—1400 B.R.T.

I Lastskibsgruppen findes ogsaa Tankskibene, nemlig 6 Dampere paa 10,854 B.R.T. og 10 Motorskibe 74,562 B.R.T.

Fiskefartøjsgruppen tæller 645 Skibe paa 35,407 B.R.T., nemlig 8 Dampere paa 1557 B.R.T., 623 Motorskibe paa 32,835 B.R.T. og 14 Sejlskibe paa 1015 B.R.T. Ved Aarets Begyndelse var de tilsvarende Tal 12 Dampere 1940 B.R.T., 630 Motorskibe 33,243 B.R.T. og 16 Sejlskibe 1191 B.R.T.; samtlige Skibe i denne Gruppe er under 500 B.R.T., over 100 B.R.T. er 8 Dampere og 47 Motorskibe.

Under Bugserfartøjer m. v. falder 86 Dampere paa 18,308 B.R.T., 8 Motorskibe paa 1076 B.R.T. og 10 Sejlskibe (d.v.s. Lystfartøjer, Lægtene etc.) paa 693 B.R.T. ialt 104 Skibe paa 20,077 B.R.T. mod 105 Skibe 20,148 B.R.T. ved Aarets Begyndelse.

Ser man bort fra de sidstnævnte Grupper af Skibe, vil man finde, at den egentlige danske Handelsflaade ved Aarets Udgang bestod af ialt 1210 Skibe 1,084,814 B.R.T. mod 1227 Skibe 1,133,634 B.R.T. ved Aarets Begyndelse.

## NYT ANSLAG MOD KRONEN?

Da den danske Krone i Januar 1933 af Hensyn til Landbruget blev devalueret yderligere ti pCt., protesterede samtlige andre Erhverv derimod. Det er heller ingen Hemmelighed, at flere Medlemmer af Regeringen, og da navnlig Statsministeren og den daværende Finansminister, længe strittede imod af alle Kræfter. Men det blev alligevel som Bønderne vilde — Landbrugets Mænd foretrak Kronenedskæring for den Nedskrivningens Tilpasning andre Erhverv har maattet foretage.

Meget tyder paa, at der fra samme Side ønskes paa en yderligere Nedsnitning af vor krøblede Krone. Rygterne har længe svirret. Det uansvarlige »man« har villet vide, at ansvarsbærende »man« er var enige om Sagen, men hvor Rygterne kom frem, blev de slaet ned af kraftige Dementier. Som for Eksempel paa Generalforsamlingen i Forsikringselskabet »Skandinavia« protesterede dettes Formand, tidligere Indenrigsminister Dr. Krag imod en Aktionærs Forespørgsel, om Selskabet havde garderet sig mod yderligere Lemlæstelse af Kronen. Han udtalte til manges Lettelse, at ham bekendt var der ikke fra nogen Side indenfor Regering og Rigsdag fremsat noget Krav om Krone-sænkning som den, der fandt Sted i Januar 1933 af politiske og bankmæssige Grunde.

Siden har Dr. Krag, ikke som Assurancemand, men som Politiker, udtalt, »at hvis der ikke kunde gribes ind paa anden Maade (Ændring i Forholdet mellem Eksportpris og Detailpristal), var der ikke andet at gøre end at Kronens indre Købekraft maatte sænkes, selv om der som indirekte Konsekvens heraf skulde indtræde et mindre Kronefald paa højst en halv Snes Procent.«

Saa vidt vides er baade Regeringen og den konservative Opposition staalsatte imod en saadan Foranstaltning, som ogsaa vilde være aldeles uforsvarlig og national ydmygende.

## JAPANERNE KAN OGSAA

Japanerne kan ogsaa. De er den Søfartsnation, der næst Danskerne klarer sig finest. Men delvis paa Skatteydernes Bekostning og delvis ved at sejle med slet betalte Officerer og endnu slettere betalt Mandskab.

De japanske Redere tager det diametralt modsatte Synspunkt af Englændernes med Hensyn til planmæssig Ophugning og Nybygning. Som bekendt har næsten alle engelske Redere i voldsomme Udtalelser vendt sig imod Handelsminister Walter Runciman's Forslag om at ophugge de gamle Skibe og nybygge 33 til 50 pCt. af den ophuggede Tonnage. Efter hvad *Scandinavian Shipping Gazette* oplyser, kræver de japanske Rederes Sammenslutning nu en tre Aars Forlængelse af Lovten om Skibsbygning af September 1932. Denne Lov



## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

### »Beskyttelse« af Skibsfarten.

Det Argument, der gaar ud paa, at fordi andre britiske Industrier, der er blevet undermineret af og kommet i Fare for at bukke under for Udlændets Konkurrence, har faaet Beskyttelse, saa skal ogsaa den britiske Skibsfart, der befinder sig i en lignende Situation, vederfares samme Behandling, appellerer jo i første Instans til vore Begreber om »fair play«, men denne fejlagtige Opfattelse er baseret paa den lumskeste af alle Illusioner, nemlig den Illusion i Kraft af hvilken tilsyneladende logiske Konsekvenser drages af Begreber, der er identisk i Udseende, men som i Realiteten dækker over vidt forskellige Forhold. Selve Begrebet »Beskyttelse« betyder for den britiske Fabrikant en Tarifpolitik, i Kraft af hvilken Hjemmemarkedet beskyttes mod en utilladelig udenlandsk Smudskonkurrence. For de britiske Redere derimod fremtryller Begrebet »Beskyttelse« Forestillinger om et statsunderstøttet Angreb mod de subventionerede udenlandske Indfald, der kun kan slaas tilbage ved en endnu stærkere Anvendelse af det samme Vaaben, som Fjenden bruger. Derfor maa de britiske Rederes Krav om at faa samme Begunstigelser som de andre Industrier har faaet, i nogen Grad modificeres, medmindre det med fuld Sikkerhed kan bevises, at paa alle de væsentligste Omraader, hvorved i denne Forbindelse forstaaes de uheldige Virkninger ikke alene paa Skibsfarten, men paa hele Landets Velfærd — er Forholdene saa beslægtede med dem, der gælder indenfor de beskyttede britiske Industrier, at man ikke kan forsvare at gøre Forskel. Selv om dette skulde vise sig at være muligt, har man endnu den Vanskelighed tilbage, at Vaaben, der er helt forskelligt fra det, hvorpaa Storbritanniens øvrige Industriers fortsatte Eksistens beror.

### Divergerende Synspunkter.

Storbritanniens Industrifolk kan passe deres lovlige Kald i Ly af et Skyttegravssystem, for hvis Oprindelse de intet Ansvar har, mens enhver Form for financier Støtte, der ydedes de britiske Redere, var en Kølle, de selv maatte svinge, men som ikke tilhørte dem selv. Og paa dette Punkt divergerer Opfattelserne atter noget, maaske ikke saa meget blandt dem, der muligvis skulde nyde godt deraf, som blandt de Mennesker, der gerne ved samme Lejlighed ogsaa vilde have en Skilling. Nogle af de eventuelt understøttede tænker sig, at de Midler, der maatte blive stillet til Raadighed, blev anvendt til Erstatninger til de Redere, hvis Skibe blev ophugget under Gennemførelsen af en eller anden vag international Plan vedrørende Tonnagetilpasning. Andre tænker sig Pengene skal anvendes til at gøre det fuldkomne endnu mere fuldkomment, d. v. s. at Pengene skulde spadserere over i Skibbyggenes Lommer. Andre igen har endnu mere iøjenspringende Ideer, om hvorledes saadanne Statslaan skulde fordeles. Derimod er der slet ingen, der aabner Mælet for at fortælle os, at hvis Storbritannien fik Subsider, saa maatte det i sin »splendid isolation« belave sig paa at forsvare sig mod bevåbnede Fjender, ikke i tre, men i alle fire Verdenshjørner.

### Angaaende »unfair« udenlandsk Konkurrence.

I Tilfælde af, at sidstnævnte Tilstand indtræder, vil den Beskyttelse, som Englands Industrier nyder i Form af Toldtariffer og Ottawa-Præference-Systemet, ikke i ringeste Grad være til Gavn for den britiske Handelsflaade, da den, selv om den vilde kunne anvendes som Bevis paa Taabeligheden af den Politik, som tvang England til at slaas ind paa dette Tariffsystem, hvis den drives udover det aftagende Udbyttes Stadium, vil bidrage til yderligere at sætte Hindringer for den internationale Vareomsætning,

der allerede i Øjeblikket er for ringe til at dække Verdens normale Behov. Og selv om alle de ovennævnte Smaaanskeligheder kunde overvindes, staar vi stadig langt fra at være naaet til en behagelig Fortolkning af Ordet »Konkurrence«, som alle kunde enes om. Naar, for Eksempel, det drejer sig om at beskytte en eller anden britisk Industri mod saakaldt »unfair« udenlandsk Konkurrence, saa kan man ikke lade dette Begreb omfatte saadanne Ting som den lavere Levestandard i et andet Land. Hvis man gjorde dette, vilde for Eksempel det japanske Folk aldrig kunne befri sig for denne Skamplet, thi blandt dem er alle, fra den højeste til den laveste, tilfreds med at leve under Forhold, som en Englænder aldrig vilde være villig til at leve under.

### Toldmurene skal nedbrydes.

Af lignende Grunde kan man ikke fordømme den Arbejdstid og de Lønsatser, der var gældende paa Europas Fastland før Krigen, som værende uforsvarlige, da de netop var en væsentlig Bestanddel af det økonomiske System, der gjaldt i de Lande, hvor de anvendtes, og dermed udelukke dem af Begrebet »fair« Konkurrence. England kæmpede aabent og ærligt mod dem, da Landet endelig vækkedes af den Overmættelsens Dvale, det befandt sig i Slutningen af 70'erne, hvad den opvoksende Industri i U.S.A. og Tyskland bidrog sit til at gøre en Ende paa. Det bliver en Kamp, der for visse Landes Vedkommende vil faa en dødelig Udgang, men for Englands Vedkommende behøver denne Kamp ikke Støtte af Staten, naar nogenlunde normale Tilstande atter er tilvejebragt og naar de Handelsaftaler, England har truffet, har faaet en rimelig Tid til at vise deres Evne til at nedbryde de Toldmure, hvis eneste endelige Virkning er at faa de Garnisoner til at dø af Hungersnød, som det var deres Formaal at forsvare. Og paa samme Maade forholder det sig med den subventionerede Konkurrence. Før vi tillægger dette Begreb en ortodoks Betydning og behandler de Mennesker, der praktiserer dette som Fredløse, maa vi nøje undersøge, i hvor høj Grad den britiske Skibsfarts beklagelsesværdige Stilling skyldes den Omstændighed, at Udlændets Skibe faar financier Støtte af deres respektive Regeringer. Og naar det er sket, staar England stadig overfor Spørgsmaalet, om i hvor høj Grad det er tilraadeligt at føre Tingene tilbage til den Tilstand, der var før Krigen.

### Angaaende Handelsflaadens Formindskelse.

Det eneste England ved, er, at det i Øjeblikket er distanceret af andre Nationer. Og derfor har det ikke Tid til altfor omhyggeligt at fordybe sig i, hvad der taler for og hvad der taler imod, thi man ved ikke, hvor Udviklingen vil bære hen, hvis Frihandelen indførtes i fuld Maalestok indenfor et overskueligt Tidsrum. Derfor betragter vi det som vor Pligt at advare Landet mod den Risiko, det løber, hvis det lader sin Handelsflaade i den Grad formindske, at den ikke vilde være i Stand til at imødegaa en Konkurrence af den Art, som almindeligvis fandtes før Krigen, i Fald det skulde blive nødvendigt. Det maa gøres klart for det britiske Folk som Helhed, at hvis vi tillod vor Handelsflaade helt at forsvinde, maatte den genopstaa ved Regeringens Formidling og som en Appendix til Krigsflaaden eller ogsaa maatte man lade Udlændets Skibe besøge Transporten i begge Retninger. Og det vilde betyde noget, der var værre for Landet end blot maritimt Slaveri, thi ikke alene vilde Englands Handel og Industri blive tyngt af Lænker, men den britiske Stats Indtægter vilde ogsaa derved miste de »usynlige« Indtægtsposter, der er af saa væsentlig Betydning for Nationens Velstand.

*Fairplay.*

fastsatte Bygning af 200,000 Brutto Register Tons ny Tonnage imod Ophugning af 400,000 Tons over 25 Aar gammel. De nye Skibe maatte ikke være mindre end 4,000 Tons og med 13½ Knob Minimumsfart. Til Bygningen af disse ydede den japanske Regering 45 Yen pr. Brutto Ton for Skibe under 14 Knob, 46 Yen pr. Ton for 14 Knob Skibe, og 1 Yen yderligere for hver ½ Knobs Forøgelse af Skibets Fart-Kapacitet. Maximum-Tilskudet fra den japanske Stat var 54 Yen pr. Ton for 18 Knob Skibe og derover. Efter denne Lov er hidtil bygget 31 nye Skibe med en samlet Tonnage af 199,400 Tons, og 93 Skibe svarende til 393,000 Tons er blevet hugget op. Hertil har den japanske Stat bidraget med 11,000,000 Yen. De fleste Skibe er byg-

get til 18 Knob Fart, og de er alle, minus tre, Motorskibe.

Som Følge af denne rundhaandede Politik har Japannerne en yderst moderne Flaade, og de oplagte Skibe er, som allerede nævnt, mindre i Japan end i noget andet Land, Danmark undtaget. Fra Japan til amerikanske Havne sejler disse moderne 18 Knob Skibe og transporterer 70 pCt. af den Raasilke, som De Forenede Stater importerer. Det er imod disse statsunderstøttede billigt bemandede Skibe, at de dygtige danske Rederier, som vi nævnedes i vor indledende Artikel, konkurrerer.

Man kan ikke fortænke de japanske Redere i, at de ønsker en Fortsættelse af disse lykkelige Tilstande.

# “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 12. Juni 1934.

De mange vigtige — men til Tider ret overdrevne — Meddelelser om Høsten eller Misvæksten i de store Korncentre skaber et Usikkerhedsmoment, som vanskeliggør den legitime Handelsomsætning. Dette virker igen paa Fragtmarkedet, og saa længe der faktisk kun er et eneste Marked (La Plata), hvorfra der skibes Korn af Betydning, kan det være vanskeligt at holde Raterne fra dette Marked oppe — endsiige forbedre disse, selv om der er aldrig saa vægtige Grunde for en Rateforhøjelse. Donau og Sortehavet ligger helt stille, hvilket influerer paa de nærliggende Markeder; til Gengæld forlanges og opnaas højere Rater for udgaaende Ladninger. Der er for øvrigt intet, som er værd at hæfte sig ved i noget Marked; men som saa ofte fremhævet, er Udsigterne for en Opgang tilstede.

## TRÆLASTMARKEDET

er noget livligere til faste og smaa stligende Rater. Ikke mindst Russerne har taget en hel Del Tonnage, men ikke alle Slutninger offentliggøres, og noget dækker disse Befragtere ind med timechartrede Baade.

1450 Fv. Brahestad/Calais 33/6; 800 Std. 3 Nord-sverige/London 33/6; 650 Std. Piteå/London 33/6; 450 Std. Wiborg/Bristol 40/6; 750 Std. Uleåborg/Tyne 32/6; 500 Std. Transsund/Antwerpen 177½ Frcs.; 600 Std. Transsund & Lovisa/Antwerpen 175; 320 Std. Danzig/Limerick 47/-.

Leningrad: 1200 Fv. E.C. 34/- Basis West Hartlepool, 41/- Garston 750 Std. Holland 34/9. Mange smaa Ladninger til danske Havne til omkring 40/41 Kroner.

Hvidehavet: 1900 Fv. Pulpwood Archangel/Rotterdam 34/- à 35/-, Rouen 41/6; 1700 Std. Archangel/Rotterdam 39/-, Zaandam 40/6, Amsterdam 41/-.

Canada: svag omkring 47/6 5/600 Std. Pictou/W.B.E.I.

## KUL, KOKS etc.

Der udbydes forholdsvis mange Laster — især ind i Østersøen, men de tilbudte Rater lader meget tilbage at ønske.

Tyne/Nykøbing F. 1100 T. 4/9, Forth: Bogense 1100 5/3; Tyne/Kbhvn. 1600 T. Koks 5/9, Forth Helsingfors 2400 T. 3/9; Tyne/Horsens 2200 T. 4/3, Forth: Kbhvn. 2000 T. 4/-; Forth: god dansk Havn 1800 T. 4/3; Forth: Helsingør 1300 T. 4/10½. Goole/Kbhvn. 1500 T. Koks 6/3, 1000 T. 6/6. Methil/Burntisland-Oslo 18/2000 T. 4/9. Danzig/god dansk Havn 3/3500 T. ca. 3/9. Danzig/Gdynia-Amsterdam 4000 T. 4/9, Rouen 3200 T. 23½ Frcs. Dublin 3300 T. 4/10½, 3000 T. 5/-, 2300 T. 5/6.

## MIDDELHAVET etc.

For smaa Baade til nærliggende Havne betales forbedrede Rater, og for store Baade til det østlige Middelhav, Algiers etc. er det ogsaa lykkedes at drive Raten noget mere i Vejret. De uforholdsmæssig elendige hjemgaaende Markeder betinger ogsaa en anstændig udgaaende Fragt, og for at tiltrække Tonnagen maa Raterne antagelig endnu højere op.

Cardiff/Vestitalien 7500 T. 6/-, Civita Vecchia 4500 T. 7/-, Barcelona 4000 T. 8/6, 15/1600 T. 10/-, maa-ske 11/-, Swansea/Alexandria 7/7300 T. 7/-, 6200 T. 7/3. Sunderland/Alexandria 6200 T. 7/3, Vestitalien 6/3 6/6 5/8000 T. Algiers 4500 T. 7/9, Palermo 2/2500 T. 8/3, Øerne 7/3. Rotterdam/Vestitalien 6/6/3.

Hjemgaaende: Alexandria/Hull 8/-, Bona/Stettin 3500 T. 8/7½d., 6500 T. 8/2d. Sfax/Hull 3000 T. 8/3, Esparto 15/- 15/6. Mariupol/Antwerpen 6500 T. 7/- f.i.o., U.S.A. 6300 T. 10/6; Korn udbydes ikke p.t. — hverken fra Sortehavet eller Donau.

## NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Wales eller Glasgow/U.S.A. 3/4000 T. Kul 6/-, Montreal 25/3500 T. 6/- Til Vestindien udbydes en Del Laster fra Østkysten og Wales til lidet fristende Rater. Montreal/U.K. 1/4½, Amsterdam/Rotterdam ca. 1/3d., Cuba/U.K. Kont. ca. 12/9, San Domingo 12-/12/6 Gulfen/U.K. Kont. 5/600 Std. pitchpine 100/-. Hampton Roads/Rosario 6200 T. 10/-. Der er rigelig Tilgang af Skrabjern-Laster til Japan, Danzig, U.K. og Middelhavet til faste, men ret interesseløse Rater. North Pacific er stadig uvirksom.

## SYDAMERIKA

Methil/Buenos Aires betalte 9/6 for 5500 T., medens der fra Wales og Kontinentet sluttes til 9/-. Kornfragtingerne er aftaget noget, og Raterne er faldet en 3d. à 6d., men dette er antagelig en Overgang efter de meget store Forretninger i de sidste 2/3 Uger.

Buenos Aires/London 7800 T. 14/3 Juli; Bahia Blanca/Antwerpen 8800 T. 13/6, Juli, 7000 T. 14/6 Juni; San Lorenzo/Antwerpen 9100 T. 16/9, Rotterdam 17/- Juni; Son Lorenzo/A/Rotterdam 6400 T. 17/- Juni, 7000 T. 15/6 Juli; San Lorenzo p.p. 7500 T. 15/- Juli/Aug.; San Lorenzo/Vestkyst Nordamerika, handy, 16/-; San Lorenzo/Montreal 6000 T. (Hørfrø) 17/6. Salpeter Chile/B-Hamborg kan antagelig betinge 19/-, Sukker Peru/U.K. Kont. 19/-.

## ØSTEN

Vestaustrialien/Europa er ca. 3d. bedre: 24/9 Option Vladivostock 17/-. Dalny/Kontinentet 21/3 7700 T., Option Vladivostock 23/3. Birma/Kontinentet 23/-, Madras/Kontinentet 24/6. Saigon/Reunion 3/4000 T. 15/-, Marseille 2000 T. 24/-, Bombay/U.S.A. 7500 T. Hørfrø 19/-, Montreal 20/-, Pt. Redon/2 Havne Frankrig 20/9 f.i.o. Majsafskibningen fra Sydafrika er begyndt og rapporteres foreløbig følgende:

7000 T. Durban/p.p. U.K. Kont. 15/- Option Cape Town 14/6 August; 7000 T. Cape Town/Antwerpen/Rotterdam 14/- August; 6500 T. Beira/U.K. Kont. 16/- August/September. Kul Durban/Mauritius 8/-.

## TIMECHARTER

10,500 T. del. & redel. St. Lawrence 50 c.; 9500 T. del. Bombay/redel. U.K. Kont. 3/9; 8,000 T. del. South Atlantic redel. U.K. Kont. 70 c.

Vestindien: 5350 T. 2/3 Mdr. 85 c.; 5350 T. Rundrejse 80 c.; 4500 T. Rundrejse 85 c.; 48/3700 T. Rundrejse 90 c.; 26/2400 T. Rundrejse \$1.10/1.15.

## PERSONALIA

### 40 AARS JUBILÆUM

Den 15. Juni er det 40 Aar siden at nuværende Maskininspektionsmester Oscar Mortensen blev ansat i Københavns Frihavn.

De 40 Aar, hvori Hr. Oscar Mortensen har været Frihavnens Maskinchef, har vel nok været de mest begivenhedsrige i Maskinteknikens Udvikling, og Jubilæren har fulgt denne Udvikling med Forstaaelse, godt Humør og uden at blive altfor imponeret. Naar han startede ogsaa i en Frihavn, der begyndte med et stort Anslag — den var som bekendt den første Frihavn i Verden, der havde gennemført elektrisk Drift. Hr. Mortensen, der fik sin første Uddannelse i Marinen — han var Mester i Fyrvæsenets »C. F. Grove«, da Frihavnen sendte Bud efter ham, har gennemlevet hele Frihavnens Historie, fra dens første 7 elektriske Kraner til de nuværende 55 foruden 8 Damp- og Motorkraner, 48 Elevatorer, 4 Lokomotiver, 6 Varmestationer, Pakhusmaskineri, Køleanlæg, Transportbaand og alt det andet, han mestrer derude. Han er nu Chef for 5 Maskinmestre og en Slab paa 62 Maskinarbejdere, Kranførere, Motorpassere og Fyrbødere.

At kende Oscar Mortensen er det samme som at holde af ham, selv om man er nok saa uenig med ham. Hans Maskinmester-Kolleger har hædret ham ved at gøre ham til Æresmedlem af deres Forening, og den officielle Anerkendelse har han i Form af et velfortjent Ridderkors.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Trafikken paa Stockholms Frihavn

liltog i Fjor, idet der ankom 1876 Skibe paa i alt 776,000 Netto Tons imod 714,200 Tons i det foregaaende Aar, medens Godsmængden ikke steg i samme Forhold som Skibstrafikken.

I Fjor blev Gøteborgs Havn besøgt af 4,401 Skibe, der ankom fra Udlandet, og heraf var 3,205 svenske Skibe, 322 norske, 314 tyske, 300 danske, 143 britiske og 50 hollandske Skibe.

## Norsk Damper solgt til Svendborg-Rederi

Det nystiftede Aktieselskab, Dampskibsselskabet »Concordia« i Svendborg, korresponderende Reder, Skibsmægler A. E. Sørensen, har i disse Dage købt Damperen »Bom-mestad« af Rederiaktieselskabet Henneseid i Oslo. Damperen er bygget i Trondhjem i 1915 og laster 1930 Tons Dødvægt. Den ventes i Maanedens Løb til Calais.

## Flere Erstatningskrav mod »Olympic«s Rederi

Miss Monteiro, hvis Fader omkom ved Paasejlingen af Nantucket Fyrskib, har anlagt Sag mod Dampskibsselskabet Oceanic Steamship Navigation, som White Star-Linien, hvis Damper »Olympic« var Skyld i Ulykken, tilhører. Miss Monteiro kræver 75,000 Dollars i Erstatning.

Miss Monteiros Fader var Kok ombord i Fyrskibet. 10,000 Dollars af den forlangte Erstatningssum kræves som Erstatning for de Lidelser, den omkomne udstod mellem det Øjeblik, da han blev taget ombord i »Olympic« og hans Død kort efter.

## »Taronga« i Oslo

Wilhelm Wilhelmsens nyeste Baad, 10,500 Tonneren »Taronga«, der er bygget ved Odense Staalskibsværft, ankom i Onsdags til Oslo. Skibet vakte megen Opmærksomhed, idet det er det første norske Skib, der er bygget med »Maier«-Stævn. Efter hvad N. H. & S. T. erfarer, har Erfaringerne med den nye Stævnform været de bedste, idet »Taronga« i Østersøen har været oppe paa 18 miles Fart.

## Søsætning hos B. &amp; W.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen sættes i Dag et Dieselmotorskib, Værftets Byggenummer 592, som bygges for Regning D/S Vesterhavet (Konsul D. Lauritzen), her, i Vandet.

Skibet bygges til Germanischer Lloyds højeste Klasse og er bestemt til Frugtfart.

Dets Hoveddimensioner er følgende:

290'—0" × 42'—6" × 26'—6" til Shelterdæk,

og Bæreevnen er ca. 2,500 tons d.v.

Det forsynes med 1 Hoveddieselmotor af Burmeister & Wains nyeste Type — 2 stroke single-acting with trunk piston —, der skal kunne udvikle ca. 2,250 I.H.K.

Alt Dæksmaskineri bliver elektrisk drevet.

Afløbningen, der overværedes af Repræsentanter for saavel Rederiet som Værftet, forløb i alle Maader smukt, og Skibet, der døbtas af Fru Skibsreder Kirsten Lauritzen, fik Navnet »Asta«.

## Rederforbundets Præsident om norsk Skibsfart

Norges Rederforbunds President, Skibsreder Fr. Od-fjell, holdt Lørdag Foredrag for Deltagerne i det nordiske Pressekursus om Norsk Skibsfart i Handelens og Sjøfartens Hus i Bergen.

Han indledede med en historisk Oversigt, og viste, hvorledes Nordmændene havde forstaaet at omlægge deres Bedrift efter som Tiden krævede det. Ikke blot hvad Materiellet angaar, men ogsaa selve Bedriften fra hjemlige Farvande til fjernere Farvande, fra Trampfart til Rute-

fart og uøkonomisk statssubveniering af Skibsfarten. Det specialbyggede Baade. Han paapegede videre, hvor stor Betydning Skibsfarten har, ikke blot økonomisk, men ogsaa socialt og kulturelt. Derefter kom han ind paa den nuværende Verdenskrise for Skibsfarten, og gav en Redegørelse for det samfundsødende i Rendyrket Statsskibsfart og uøkonomisk statssubveniering af Skibsfarten. Det paavistes hvorledes norske Redere ganske naturlig maa bekæmpe denne Udvikling, og hvorledes de gør det — først og fremmest ved altid at holde sin Flaade i tipp topp Stand — den er i Dag Verdens mest moderne — dernæst ved Samarbejde nationalt og internationalt, særlig med Danmark, Nederland, Finland, England og Sverige.

Til Slut kom Foredragsholderen ind paa de Momenter, som gør, at norsk Skibsfart trods alt bør se Fremtiden nogenlunde rolig i Møde.

## Ordre til Aalborg Skibsværft

Aalborg Skibsværft har i disse Dage faaet Ordre paa en Baad paa 3400 Tons til det kendte Trampederi Johann Gorthon i Helsingborg.

## Skibssalg

M/S »Nanny« af Svendborg er i disse Dage af dets hidtidige Ejer P. S. Jensen, Lohals, solgt til Kaptajn N. E. Fisker, Thuro.

Skibet, hvis Hjemsted vedblivende er Svendborg, er i Dag afseljlet her fra Havnen.

Salget er ordnet gennem Mæglerfirmaet E. W. v. d. Hude og Søn, Svendborg, som fremtidig er Skibets Mægler.

## Ikke Skarlagensfeber paa »Georg Stage«.

Karantænelægen har efter en ny Undersøgelse af Besætningen hævet Karantænen. Eleverne, der blev bragt i Land her i København, havde ikke Skarlagensfeber og kommer nu ombord igen. Eleverne, som ligger paa Sygehuset i Nyborg, er i god Bedring, og hele Sygdommen er forløbet meget godartet.

»Georg Stage« gaar nu atter under Sejl, men nøjes foreløbig med Øvelser i Farvandene her omkring, indtil Besætningen atter er fuldtallig.

## DE SKANDINAVISKE SØMANDSHJEM

I FREMMEDE HAVNE

## ANTWERPEN:

14 Ankerrui. Telef. 22869. Telegramadr.: »Scand-home. Bestyrer A Kildahl.

## HAMBURG:

Hafenfor 3, Hamburg 3. Telef. 366867. Telegramadr.: »Scandhome«. Bestyrer H. J. Hansson.

## MARSEILLE:

108, Boulevard de Paris. Telef. Colbert 50-85. Telegramadr.: »Scandhome«. Bestyrer Alf Tollefsen.

## ROTTERDAM:

Willemsplein 8—9. Telef. 57174. Telegramadr.: »Scand-home«. Bestyrer V. Norenberg.

Rue St. Jacques 22. Telegramadr. »Scandhome«. Bestyrer J. Degner-Jensen.

Hjemmenes Bestyrere sørger for: 1) Sømænds Indkvartering, 2) Hentning og Ombordbringelse af Tøj, 3) hurtig Hjemsendelse af Penge eller Opbevaring deraf, 4) paa Rederiernes eller Kaptajnens Anmodning skaffer de Folk til Skibene uden nogen Udgift for Søfolkene.

## LIVERPOOL:

20, Nelson Street. Telef. Royal 1879. Bestyrer John Cohlman.

## POSITIONSLISTE PR. 12. JUNI 1934

## A

s.s. A. P. Bernstorff, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.

s.s. Aalborg, ank. Kemi 10.6.

s.s. Aalborghus, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.

s.s. Aarhus, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.

s.s. Aarø, Larsen, ank. Helsingør 8.6.

m.t. Aase Mærsk, ank. Curacao 30.5.

m.s. Afrika, Himmelstrup, pass. Guardafui 10.6. p. R t. Singapore.

s.s. Agnete Mærsk, ank. Ghent 31.5.

s.s. Alabama, Karstensen, afg. Kalmar 12.6. til Kbhvn.

s.s. Alexandra, Poulsen, Esbjerg-Grimby Ruten.

s.s. Algarve, afg. Kbhvn. forv. 25.6. til Nordafrika.

s.s. Alsia, Heindorn, ank. Singapore 7.6.

m.s. Allsund, Nielsen, afg. Philadelphia 10.6. til New York.

s.s. Amalienborg, ank. London 9.6.

m.s. Amerika, Knudsen, ank. Kbhvn. 7.6.

m.s. Anglo Mærsk, ank. Constanza 31.5.

m.t. Anna Mærsk, afg. San Pedro 27.5.

m.s. Annam, Kragelund, pass. Cape of Good Hope 28.5.

p. R. t. Fremantle.

ms. Argentina, Juul-Larsen, afg. Rosario 9.6. til B« Aires.

m.s. Arnold Mærsk, ank. Anchangel 1.6.

m.s. Arizona, Sonne, afg. B. Aires 8.6. til Kbhvn.

s.s. Askø, Kolster, afg. Svendborg 7.6. til Nyhamn.

m.s. Asnæs, Ankersen, ank. Kbhvn.

m.s. Astoria Nørregaard, afg. Vancouver 27.5.

s.s. *Astrid*, Madsen ank. Danzig 10.6.  
 m.s. *Australien*, Rasmussen, pass. Panama Canal 1.6. p. R. t. Kote.  
 s.s. *Activ*, Lorentzen, ank. Odense 13.6.

## B

s.s. *Beira*, afg. Kbhvn. 13.6. til Hamborg.  
 s.s. *Benedikt*, Clausen, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro-Ruten.  
 m.t. *Bente Mærsk*, afg. Peru 15.5.  
 s.s. *Berghus*, Schmidt, afg. Kbhvn. 15.6. til Vestnorge.  
 s.s. *Betty Mærsk*, pass. Hammerhus 30.5.  
 s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Kbhvn. 3.6.  
 s.s. *Bogø*, Nielsen, ank. Archangel 6.6.  
 m.s. *Bonavista*, Christensen, ank. Danzig 3.6.  
 m.s. *Boringia*, Væring, afg. Singapore 9.6. til Bangkok.  
 m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. Kbhvn. 8.6.  
 s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Kbhvn. 11.6.  
 s.s. *Botna*, Ekholdt, afg. Thorshavn 11.6. til Reykjavk.  
 s.s. *Brasilien*, Aggerholm, afg. Tyne 9.6.  
 m.s. *Bretagne*, Egetoft, afg. Constanza 4.6.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Wear 10.6.  
 s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Tanger 17.6. til Ceuta.  
 s.s. *Brosund*, Hansen, afg. Guantanamo 2.6. til Queens-town.  
 s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Kbhvn. 11.6. til Aarhus.

## C

m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *C. P. A. Koch*, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, afg. Kbhvn. 26.5. til B. Aires.  
 m.t. *Caroline*, Mærsk, afg. Talara 25.5.  
 s.s. *Charkow*, Holst, ank. Kbhvn. 10.6.  
 m.s. *Chastine Mærsk*, afg. Beaumont 11.5.  
 m.s. *Chile*, Hansen, afg. Algiers 10.6. til Port Said.  
 s.s. *Christiansborg*, afg. Miami Fl. 10.6.  
 m.s. *Chr. Holm*, Madsen, pass. 200 miles Øst Cayenne 7.6. p. R. t. Santos.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Sete 9.6. til Barcelona.  
 m.s. *Christian*, Rasmussen, pass. Helsingør 4.6. p. R. t. Sølvborg.  
 s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Holm, afg. Liverpool 8.6. til Burntisland.  
 m.s. *Columbia*, Barfoed, ank. London 8.6.  
 s.s. *Cornelia Mærsk*, afg. Cardiff 30.5.  
 m.s. *Conwall*, Madsen, ank. Uteros 4.6.

## D

s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. London forv. 15.6. til Kbhvn.  
 m.s. *Dana*, Hansen, afg. Aarhus 4.6. til Høganæs.  
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Göteborg 9.6. til Antwerpen.  
 m.t. *Danmark*, Bjark, pass. Bermuda 8.6. p. R. t. Bayton.  
 s.s. *Diana*, afg. Newcastle forv. 19.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Douro*, Kann afg. Memel 23.6. til Kbhvn.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Reykjavk 10.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## E

s.s. *Ebro*, Hansen, afg. Leith forv. 12.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Effie Mærsk*, pass. Skagen 6.6. p. R. sydg.  
 s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Antwerpen forv. 23.6. til Casablanca.  
 s.s. *Ellensborg*, afg. Beckton 9.6.  
 m.s. *Elin*, Jørgensen, afg. Aarhus 2.6. til Leningrad.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, pass. Flores 27.5.  
 s.s. *Elsborg*, ank. Danzig 8.6.  
 s.s. *Emile Mærsk*, ank. Riga 30.5.  
 m.t. *Emma Mærsk*, afg. Venezuela 20.5.  
 m.s. *Energi*, Stegmann, ank. Danzig 3.6.  
 m.s. *England*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Erria*, Topp, ank. Hamborg 10.6.  
 m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Estland*, Poulsen, afg. Danzig 5.6.  
 m.s. *Euroa*, Dahl, afg. St. Thomas 10.6. til Southampton.

## F

s.s. *Falken*, Jønson, Kbhvn.-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.  
 m.s. *Fanø*, Rasmussen, afg. Middlesbrough 7.6. til Fredericia.  
 s.s. *Fanø*, Korff, afg. Danzig 4.6. til London.  
 s.s. *Fiona*, Blom, Kbhvn.-Nyborg-Rudkøbing-Svendsborg Ruten.  
 m.s. *Fionia*, Christensen, afg. Marseilles 6.6. til Port Said.  
 s.s. *Flora*, Nielsen, afg. Esbjerg forv. 16.6. til Antwerpen.  
 s.s. *Flynderborg*, ank. Gdynia 31.5.  
 s.s. *Fredensborg*, ank. Helsingør 8.6.  
 s.s. *Frederiksborg*, afg. Gdynia 11.6.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Kbhvn. 15.6. til Oslo.  
 m.s. *Freja*, Jørgensen, afg. Malmø 6.6. til Åbo.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Brinch, afg. Grangemouth 6.6. til U.S.A.

## G

s.s. *Garonne*, Kajs afg. Antwerpen forv. 15.6.  
 s.s. *Georgia*, Jørgensen, afg. Rotterdam forv. 11.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Gerda Toft*, ank. Southampton 13.6.  
 m.s. *Gertrude Mærsk*, ank. Shanghai 31.5.  
 m.s. *Gloria*, Kromann, ank. Randers 7.6.  
 s.s. *Gorm*, Bastholm, afg. New Orleans 11.6. til Rotterdam.  
 s.s. *Grønland*, Meinertz, ank. Poole 7.6.  
 s.s. *Gudrun Mærsk*, afg. W. Hartlepool 1.6.  
 s.s. *Gunvor Mærsk*, ank. Boness 30.5.

## H

s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Rouen 18.6.  
 s.s. *Halfdan*, Thomsen, afg. Swansea 9.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Holland*, Andersen, ank. Windau 9.6.  
 s.s. *Hans Mærsk*, afg. Brighton 23.5.  
 s.s. *Harald*, Clemmensen, afg. Manchester forv. 13.6. til Liverpool.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Aalborg 22.6. til Newcastle.  
 s.s. *Hertha Mærsk*, forv. Leningrad 10.6.  
 s.s. *Hindholm*, Møller, afg. Danzig forv. 18.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Danzig forv. 14.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Hroar*, Pape, afg. Hul 22.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Hulda Mærsk*, afg. Petsamo 26.5.

## I

m.s. *India*, Kruse, ank. Vancouver 4.6.  
 m.s. *Indien*, Bronér, afg. Cristofal 24.5.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Goole 11.6.  
 s.s. *Inge Mærsk*, afg. Adrossan 21.5.  
 m.s. *Irland*, Petersen, afg. Progreso 2.6.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Kbhvn. 10.6. til Reykjavik.  
 s.s. *Ivar*, Clausen afg. Montreal 6.6. til Kbhvn.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
 s.s. *Jacob Mærsk*, ank. Aalborg 28.5.  
 s.s. *Jan*, Jacobsen, pass. Hanstholm 11.6. p. R. t. London.  
 m.t. *Jane Mærsk*, afg. Falmouth 29.5.  
 m.s. *Java*, Skjoldam, afg. Shimonoseki 9.6. til Dalny.  
 s.s. *Jessie Mærsk*, afg. Amsterdam 30.5.  
 s.s. *Johannes Mærsk*, pass. Hammerhus 30.5. p. R. t. vestg.  
 s.s. *Jolantha*, Hansen, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, afg. Boness 11.6.

## K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Pansborough 8.6. til Garston.  
 s.s. *Katholm*, Christensen, afg. Danzig 8.6. til Manchester.  
 s.s. *Kentucky*, Hansen, afg. Liverpool forv. 15.6. til Swansea.  
 s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Leningrad 28.5.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, afg. Elletoft 7.6.  
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Danzig forv. 20.6. til Manchester.  
 s.s. *Koldinghus*, fra 18.6. Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, fra 16.6. Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, ank. Hamborg 9.6.  
 s.s. *Laura Mærsk*, afg. Liverpool 24.5.  
 m.s. *Leice Mærsk*, afg. Vladivostock 31.5.  
 s.s. *Lexa Mærsk*, pass. Hirtshals 5.6. p. R. vestg.  
 s.s. *Lica Mærsk*, ank. Archangel 26.5.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Gdynia 7.6.  
 s.s. *Lilleborg*, ank. Burntisland 10.6.  
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, ank. Amsterdam 4.6.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Rotterdam 9.6. til B. Aires.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

12. 6. 34

LONDON.....	22,40	MADRID.....	61,00
NEWYORK.....	444,00	AMSTERDAM.....	301,65
BERLIN.....	169,00	STOCKHOLM.....	115,60
PARIS.....	29,45	OSLO.....	112,65
ANTWERPEN.....	103,80	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	144,40	PRAG.....	18,65
ROM.....	38,40	WARZAWA.....	84,35

BRUG		KUN
Hempels		Skibsfarver
INDENBORDS		UDENBORDS
Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.		

## M

- s.s. *M. C. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Hjorth, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Maine*, Jensen, afg. Tyne 8.6.  
 s.s. *Maja*, Bergstedt, Aarhus-Hamborg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Mouritzen, ank. Pukow 10.6.  
 s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Nr. Sundby 8.6.  
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Danzig 11.6.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen afg. Kbhvn. 16.6. til London.  
 m.t. *Marie Mærsk*, afg. Venezuela 19.5.  
 s.s. *Mathilde Mærsk*, ank. Archangel 26.5.  
 s.s. *Martin Carl*, Hjorth, afg. Preston 8.6. til Methel.  
 s.s. *Maryland*, Ankersen, afg. Tyne 28.5.  
 m.s. *Meonia*, Frandsen, afg. Port Said 11.6. til Genoa.  
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Danzig forv. 22.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Møen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

## N

- s.s. *N. C. Monberg*, Pedersen, afg. Haukipudas 5.6.  
 m.s. *Neptun*, Kromann, afg. Cardix 8.6. til N. F.  
 s.s. *Nevada*, Kolster, afg. Kbhvn. 26.5. B. Aires.  
 m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. Danzig 14.5.  
 s.s. *Nidaros*, Henriksen, Kbhvn.Riga Ruten.  
 m.s. *Niel Mærsk*, ank. Baltimore 28.5.  
 m.s. *Noah*, Larsen, pass. Dungenæs 5.6.  
 s.s. *Nordborg*, ank. Methil 9.6.  
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, ank. Southampton Boade 8.6.

## O

- m.s. *Odense*, Jørgensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Falk, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Danzig forv. 21.6. til Preston.  
 s.s. *Oluf Mærsk*, ank. Soroka 31.5.  
 m.s. *Olympia*, Røder, afg. Valencia 7.6.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Las Palmas 10.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Dieppe 8.6.

## P

- m.s. *Panama*, Franzen( ank. Singapore 10.6.  
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Bremen 7.6.  
 m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Patricia*, Nielsen, ank. Lerwick 6.6.  
 m.s. *Pax*, Groth, afg. Methil 4.6. til Søby.  
 m.s. *Peru*, Sørensen, afg. Singapore 2.6. til Aden.  
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. San Pedro 1.6.  
 s.s. *Poul Møller*, Schröder, ank. Kbhvn. 13.6.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsøe, afg. Leningrad 5.6.  
 m.s. *Prøven*, Christensen, ank. Marstal 7.6.

## R

- s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Leith forv. 19.6. til Helsingør.  
 s.s. *Riga*, Westergaard, ank. Methil 10.6.  
 s.s. *Rita Mærsk*, afg. Galway 22.5.  
 s.s. *Robert Mærsk*, ank. Archangel 23.5.  
 s.s. *Rosenborg*, pass. Kbhvn. 12.6.  
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Newcastle forv. 19.6. til Kbhvn.  
 m.s. *Ruth*, Sørensen, ank. Torquay 3.6.  
 s.s. *Rømø*, Thomsen, ank. Leningrad 11.6.

## S

- m.s. *Sally Mærsk*, afg. Rosario 27.5.  
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Rouen 9.6. til Hunter.  
 s.s. *Scandia*, Michelsen, pass. Flores 11.6. p. R. t. Hamburg.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Antwerpen 12.6.

- s.s. *Seine*, Vasse, afg. Dunkirk forv. 11.6. til Havre.  
 s.s. *Sejro*, Langlykke, ank. Aalborg 9.6.  
 m.s. *Siam*, Krarup, pass. Finisterre p. R. t. Dunkirk.  
 s.s. *Sigrun*, Pedersen, afg. Fredericia forv. 12.6. til Svendborg.  
 s.s. *Silkeborg*, ank. Kemi 10.6.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Greager 6.6.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Dunkirk forv. 11.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Skodsborg*, pass. Kbhvn. 9.6.  
 s.s. *Sleipner*, Dahms, ank. Thorshavn 10.6.  
 s.s. *Slesvig*, Svaner Nielsen, afg. Harstad 10.6.  
 s.s. *Sonja Mærsk*, ank. Sydney 31.5.  
 s.s. *Stadion II*, afg. Stettin 15.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, pass. Azorerne 5.6. p. R. t. Martinique.  
 m.s. *Start*, Olsen, pass. Kbhvn. 3.6. p. R. t. Sanderkrog (Island).  
 s.s. *Stegelborg*, ank. Hull 2.6.  
 s.s. *Stjerneborg*, ank. Grays Harbour 16.5.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Leningrad 10.6.  
 s.s. *Susan Mærsk*, afg. Domingo City 25.5.  
 s.s. *Svanhild*, Kristoffersen, afg. Danzig forv. 16.6. til Manchester.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Kbhvn. forv. 12.6. til Aarhus.  
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Antwerpen forv. 12.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Søborg*, pass. Kbhvn. 11.6.  
 s.s. *Sønderjylland*, Jarltorp, Kbhvn.-Vejle Ruten.

## T

- s.s. *Taarnholm*, Jørgensen afg. Kbhvn. forv. 12.6. til Manchester.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Dakar 9.6.  
 s.s. *Teddy*, Sørensen, ank. Wisbech 11.6.  
 s.s. *Tempo*, Sørensen, ank. Kbhvn. 13.6.  
 s.s. *Tennessee*, Arel, afg. Danzig 9.6. til Garston.  
 s.s. *Thyra*, Jans, afg. Newcastle forv. 12.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Tiber*, Hull, afg. Gdynia forv. 11.6. til Danzig.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Marseille forv. 16.6. til Genua.  
 m.s. *Tongking*, Jørgensen, afg. Los Angeles 3.6. til Yokohama.  
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Stettin 12.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Trondhjem*, Thomsen, ank. Bergen 11.6.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Tarragona 14.6. til Sevilla.  
 s.s. *Tyr*, Folkenberg, afg. Grimsby 11.6. til Esbjerg.

## U

- s.s. *Uffe*, Har, afg. Kbhvn. forv. 16.6. til Antwerpen.  
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Oslo 1.6. til New York.  
 s.s. *Uranienborg*, ank. Kaskø 7.6.

## V

- s.s. *Vendia*, Lund, ank. Lemvig 14.6.  
 s.s. *Vibeke Mærsk*, afg. Vejle 1.6.  
 s.s. *Viborg*, afg. Bordeaux 8.6.  
 m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, afg. Bunbury 10.6.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Kiilsgaard, ank. Randers 18.6.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Gyhrs, afg. Rio 9.6. til Kbhvn.

## W

- s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Danzig 6.6.

## Y

- s.s. *Ydun*, Fjeldborg, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Jensen, Aalborg-Hamborg Ruten.

## Ø

- s.s. *Ørneborg*, ank. Kemi 10.6.

## Positionsliste for Sejlskibe 12. 6. 34

- 3/m Sk. *Frida*, Rasmussen, ank. Pitea 6.6.  
 3 m Sk. *Clyha*, Hansen, ank. Esbjerg 5.6.  
 m.Sk. *Merkur*, Rasmussen, pass. Duugeness 4.6.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 • 12610

samt paa alle Postkontorer



# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SLSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

Telefon Nr. 6300, Omst. til samtlige Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.

## DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

## STEVEDORE KOMPAGNIET

Telefoner:  
537 & 4055

Telegr.-Adr.:  
Mamdressch

Aalborg

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2

TLF. C. 6

## DANSK MEKANISK DAMPKEDELRENSNINGS- OG ISOLATIONSFORRETNING

Nyhavn 57, Kbhvn. Tlf. 5241

Udfører alt i Kedelrensning og Isolation.

Specialitet: Lüneburger Magnesia 85%

REDERI- & HANDELSSELSKABET

## MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL · KOKS · GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

## A/B. BRUHN Co. OY

(tidl. J. BRUHN, Etabl. 1879)

Skibsmæglere og Befragtnings Agenter

Medlemmer af  
The Finnish Shipbrokers Association, The Baltic & International  
Maritime Conference og Nordisk Skibsrederforening

KOTKA (Finland)

Tel.-Adr.: BRUHNCO, KOTKA

## CADENIUS & GRAHN A/B

SKIBSMÆGLERE

DAMPKIBS- & BEFRAGTNINGS AGENTER

KUL-IMPORTØRER

Etabl. 1881

KOTKA - Finland

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka»

## VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM  
ANTWERP

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

Telegram-Adr.: VINKECO. Coder: Scotts, Watkins, Bentleys.

Grundlagt 1874

## Th. Höeg \* Hamburg

Bundfarver for Jern- og Stålskibe

Rød og Graa Indenbordsfarve Kobberstøf for Træskibe

Patent Mønje Graa Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.

Telefon: Central 13779.

# CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgiven af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

50. Aargang.

København 13. Juni 1934.

Nr. 24.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 13, København K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar *Bredde- og Længdebestemmelser* for *danske Punkters 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*, og *de der angaar Fyr*, er angivet fra *Søen*.

## I. Østersøen.

### 1343. Sverige S.-Kyst. Pukaviksbugten. Dybde paa Grund.

(U. f. s. Nr. 23/1458. Stockholm 1934.)

Dybden paa *Svartgrundet* paa c.  $56^{\circ} 08',2$  N.  $14^{\circ} 47',6$  E. er 1 m og ikke som tidligere angivet 3 m.

### 1344. (T). Sverige. Kalmarsund. Skäggenäs—Stora Rör. Højspændingskabel udlægges. Advarsel.

(U. f. s. Nr. 22/1453. Stockholm 1934.)

I *Farvandet* mellem *Skäggenäs* og *Stora Rör* paa c.  $56^{\circ} 45',4$  N.  $16^{\circ} 31',8$  E. vil i *Løbet* af *Juni* og *Juli* d. A. de *forberedende Arbejder* ved *Udlæggelsen* af et *Højspændingskabel* blive udført, hvorfor en *Del Stager* med *sort-hvide Flag* vil blive udlagt i dette *Farvand*.

*Søfarende* anmodes om ved *Passage* af *ovennævnte Omraade* at iagttage *Forsigtighed*, saaledes at de udlagte *Stager* ikke flyttes fra deres *Pladser*.

### 1345. (T). Sverige. Stockholm Skærgaard. Grönö udde Fyr forandres og flyttes.

(U. f. s. Nr. 22/1372. Stockholm 1934.)

*Grönö udde Fyr* paa c.  $59^{\circ} 12',6$  N.  $18^{\circ} 34',2$  E., der normalt er slukket fra den 6. *Juni* til den 6. *Juli*, vil i *Løbet* af denne *Tid* blive forandret saaledes, at *Lysevnen* forøges. Samtidig flyttes *Fyret* c. 100 m SE. efter ud mod *Strandkanten*.

### 1346. Sverige. Bottniske Bugt. Nordvalen Lystønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 23/1455. Stockholm 1934.)

*Lystønden Nordvalen* paa c.  $63^{\circ} 32'$  N.  $20^{\circ} 48'$  E. er atter udlagt paa *Station*.  
(E. f. s. Nr. 1/10 1934.)

### 1347. Finland. Bottniske Bugt. Ajos. Nyt Sømærke udlagt.

(U. f. s. Nr. 15/437. Helsingfors 1934.)

En *sort- og hvidmalet Spirtønde* med 2 *sorte*, mod *hinanden vendende Koste* er udlagt paa  $65^{\circ} 39' 36''$  N.  $24^{\circ} 31' 12''$  E.

- 1348. Finland. Bottniske Bugt. Tankar. Nyt Sømærke udlagt.**  
(U. f. s. Nr. 15/438. Helsingfors 1934.)  
En rød Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost er udlagt paa  $63^{\circ} 55' 47''$  N.  $22^{\circ} 56' 55''$  E.
- 1349. Finland. Finske Bugt. Tvärminne. Västra Porsskär N. Sømærke inddraget.**  
(N. f. S. Nr. 23/2075. Berlin 1934.)  
Den hvide Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa  $59^{\circ} 49' 00''$  N.  $23^{\circ} 08' 57''$  E. er permanent inddraget.
- 1350. Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Bugt. Vraglystønde Oleg genudlagt.**  
(U. f. s. Nr. 23/1466. Stockholm 1934.)  
Vraglystønden N. for Vraget af Krydseren *Oleg* er atter udlagt paa Station paa c.  $60^{\circ} 00' N.$   $29^{\circ} 34' E.$
- 1351. Rusland. Finske Bugt. Neva Bugt. Peterhof. Vrag fjernet.**  
(N. f. S. Nr. 23/2076. Berlin 1934.)  
Vraget af Lægteren, der laa sunket paa  $59^{\circ} 53' 40''$  N.  $29^{\circ} 55' 00''$  E., er fjernet og Vragafmærkningen inddraget.  
(E. f. S. Nr. 32/1934 1933.)
- 1352. Rusland. Finske Bugt. Luga Bugt. Lystønde udlagt.**  
(N. f. S. Nr. 23/2077. Berlin 1934.)  
En rød Lystønde, der viser grønt Et-Blink hver  $6^s$ , er udlagt paa c.  $59^{\circ} 47',3$  N.  $28^{\circ} 25',4$  E.  
(Kort Nr. 277.)
- 1353. (T). Estland. Finske Bugt. Tallinn (Revalstein) Fyrskib midlertidig ombyttet.**  
(N. t. M. Nr. 5/28. Tallinn 1934.)  
Fyrskibet *Tallinn* paa c.  $59^{\circ} 43',3$  N.  $24^{\circ} 43',5$  E. er den 2. Juni d. A. for et Tidsrum af c. 3 Uger midlertidig ombyttet med Reservefyrskibet „Reserv“, der viser samme Fyrkarakter. Taagesignal afgives med Sirene, Et-Stød hver  $30^s$ , Stød  $5^s$ , Pause  $25^s$ .
- 1354. (P). Estland. Finske Bugt. Hiiumadal (Nekmangrund) Fyrskib ombyttes midlertidigt.**  
(N. t. M. Nr. 5/29. Tallinn 1934.)  
Omkring den 26. Juli d. A. ombyttes *Hiiumadal* Fyrskib paa c.  $59^{\circ} 05',5$  N.  $22^{\circ} 12',2$  E. uden nærmere Meddelelse for et Tidsrum af c. 5 Uger midlertidigt med Reservefyrskibet „Reserv“, der viser samme Fyrkarakter. Taagesignal afgives med Sirene, Et-Stød hver  $30^s$ , Stød  $5^s$ , Pause  $25^s$ .
- 1355. Estland. Moon Sund. Haapsal Havn. Fyrbaake nedlagt.**  
(N. t. M. Nr. 5/21. Tallinn 1934.)  
Fyrbaaken paa *Haapsal* Pier paa c.  $58^{\circ} 57',6$  N.  $23^{\circ} 30',6$  E. er permanent nedlagt. Baaken er fjernet.  
(Kort Nr. 268.)
- 1356. Estland. Moon Sund. Haapsal Havn. Nyt Fyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 5/22. Tallinn 1934.)  
Paa den forreste af *Haapsal* Ledebaaker paa c.  $58^{\circ} 57',6$  N.  $23^{\circ} 30',6$  E. er tændt et Fyr, der viser hvidt og rødt Et-Blink hver  $2,4^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $2,1^s$ , Flammens Højde: 5 m. Synsvidde: 4 Sm. Fyret lyser, som følger:  
1. Rødt i Pej. fra  $74^{\circ}$  til  $219^{\circ}$ . 2. Hvidt i Pej. fra  $219^{\circ}$  til  $74^{\circ}$ .  
(Kort Nr. 268.)
- 1357. (T). Estland. Moon Sund. Haapsal Bugt. Paralepa. Fyrbelysning forandres.**  
(N. t. M. Nr. 5/23, 5/24 og 5/25. Tallinn 1934.)  
1. *Paralepa* forreste Ledefyr er slukket. c.  $58^{\circ} 56',1$  N.  $23^{\circ} 29',1$  E.  
2. Paa en pyramideformet Baake c. 60 m  $332\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Paralepa* forreste Ledefyr er tændt et midlertidigt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $1^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $0,7^s$ .



Flammens Højde: 10 m. Synsvide: 8 Sm. Det midlertidige Fyr overet med *Paralepa* Bagfyr i Pejling  $152\frac{1}{2}^{\circ}$  angiver Løbet gennem den S.-lige Del af *Voosi* Stræde til *Hestholm* Ledelinie.

3. Et nyt Fyrtaarn til *Paralepa* Forfyr er under Opførelse c. 50 m  $332\frac{1}{2}^{\circ}$  fra det gamle Fyrtaarn, der vil blive nedrevet, saa snart det nye Taarn er fuldført.

(Kort Nr. 268.)

**1358. Estland. Moon Sund. Sviby Bugt. Afmærkning forandret.**

(N. t. M. Nr. 5/30. Tallinn 1934.)

1. En hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost er udlagt paa  $58^{\circ} 57' 53''$  N.  $23^{\circ} 23' 16''$  E., N. for *Hestholm*.

2. Den røde Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa c.  $58^{\circ} 57',_{6}$  N.  $23^{\circ} 21',_{8}$  E. er flyttet W. efter til  $58^{\circ} 57' 36''$  N.  $23^{\circ} 21' 38''$  E.

(Kort Nr. 268.)

**1359. (P). Estland. Riga Bugt. Kuressaar Red. Roomassaar Ledefyr forandres.**

(N. t. M. Nr. 5/27. Tallinn 1934.)

I Løbet af Juni d. A. forandres *Roomassaar* Ledefyr, som følger:

a. Bagfyret forandres til at vise Lys med En-Formærkelser hver  $4^s$ , Lys  $2^s$ , Mærke  $2^s$ .

b. Forfyret forandres til at vise Et-Blink hver  $1^s$ , Lys  $0,3^s$ , Mærke  $0,7^s$ .

Tillige vil der blive indlagt farvede Lysvinkler i Fyrerne.

Forfyret: c.  $58^{\circ} 12',_{8}$  N.  $22^{\circ} 35',_{5}$  E.

(Kort Nr. 268.)

**1360. Tyskland. Flensborg Fjord. Jürgens Schott N. Oplysning om Lystønde.**

(N. f. S. Nr. 23/2145. Berlin 1934.)

Lystønden *Jürgens Schott N.* paa c.  $54^{\circ} 47'$  N.  $9^{\circ} 51'$  E. ligger ude til den 22. Juni d. A.

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**

**1361. Danmark. Sundet. Hellebæk. Kloakledninger anlagt.**

Ved *Hellebæk* er anlagt to undersøiske Kloakledninger, der er ført c. 100 m ud fra Kysten. Ledningerne er for største Delen dækkede af en undersøisk Stenkastning, der ved Yderenderne afsluttes af et 4 m langt og 3 m bredt pæleindfattet Hoved, som rager  $0,5$  m over daglig Vande.

Yderenden af W.-lige Kloakledning:  $56^{\circ} 04'$  ( $54''$ ) N.  $12^{\circ} 32'$  ( $41''$ ) E.

— — E.-lige — — :  $56^{\circ} 04'$  ( $24''$ ) N.  $12^{\circ} 33'$  ( $40''$ ) E.

(Kort Nr. 312 og 210. Danske Lods, Side 247.)

**1362. (T). Danmark. Sundet. København. Kapsejladsmærker midlertidig udlagt.**

Tre sorte Stager med Blikflag mærket „K. S. U.“ er midlertidig udlagt, som følger:

1. En Stage i  $6,5$  m Vand paa  $55^{\circ} 46'$  ( $30''$ ) N.  $12^{\circ} 36'$  ( $41''$ ) E., c. 750 m E. for *Hvidøre*.

2. En Stage i  $11,2$  m Vand paa  $55^{\circ} 44'$  ( $02''$ ) N.  $12^{\circ} 40'$  ( $42''$ ) E., c. 1600 m NNE. for *Middelgrund's Fort*.

3. En Stage i  $9,2$  m Vand paa  $55^{\circ} 41'$  ( $21''$ ) N.  $12^{\circ} 41'$  ( $57''$ ) E., c. 400 m SE. for Lystønden *Ryggen*.

De ovennævnte Stager vil fremtidig være udlagt aarlig i Tiden mellem 1. Juni og 15. September.

(Danske Lods, Side 261.)

**1363. (P). Danmark. Sundet. Drogden 8,0 m Rende. Afmærkning forandres.**

Af Hensyn til de hyppigt forekommende Paasejlinger af Lystønderne i den gravede Rende i *Drogden* vil der omkring Midten af Juli d. A. forsøgsvis blive foretaget følgende Ændringer i den nævnte Rendes Afmærkning:

1. Lystønde „B“ paa  $55^{\circ} 35'$  ( $53''$ ) N.  $12^{\circ} 42'$  ( $13''$ ) E. flyttes c. 1200 m S. efter til  $55^{\circ} 35'$  ( $14''$ ) N.  $12^{\circ} 42'$  ( $22''$ ) E., saaledes at den kommer til at ligge lige overfor Lystønde „3“.
  2. Lystønde „C“ paa  $55^{\circ} 34'$  ( $31''$ ) N.  $12^{\circ} 42'$  ( $33''$ ) E., der for Tiden er inddraget, inddrages permanent, og i Stedet for udlægges paa Løbets W.-lige Side paa  $55^{\circ} 34'$  ( $30''$ ) N.  $12^{\circ} 42'$  ( $18''$ ) E., overfor Lystønde „C“'s nuværende Plads, en rød Lystønde mærket „4“, og som viser hvidt Et-Blink hver 6<sup>s</sup>.
  3. Lystønde „4“ paa  $55^{\circ} 33'$  ( $46''$ ) N.  $12^{\circ} 42'$  ( $29''$ ) E. ommærkes til „5“.
  4. Lystønde „D“ paa  $55^{\circ} 33'$  ( $12''$ ) N.  $12^{\circ} 42'$  ( $54''$ ) E. ommærkes til „C“.
- (E. f. S. Nr. 18/994 1934. Kort Nr. 285, 249 og 210. Danske Lods, Side 279, Tillæg Nr. 3, Side 45. Fyr.-Fort. Nr. 291 A, 292, 294, 295 og 296. Søm.-Fort. Side 45, Nr. 4 a, 5, 8 og 9.)

**1364. Sverige. Sundet. Mølle Havn. Baake opført.**

(U. f. s. Nr. 23/1475. Stockholm 1934.)

En c. 1 m høj, sortmalet Jernstang med en rund, sort Plade er opført paa Braaddet paa c.  $56^{\circ} 17'_{,0}$  N.  $12^{\circ} 29'_{,6}$  E., 125 m 263° fra Fyret paa *Mølle Havnepier*.  
(Kort Nr. 312, 210, 247, 211 og 278. Danske Lods, Side 244.)

**1365. (T). Sverige. Sundet. Malmö. Lystønder inddrages midlertidigt.**

(U. f. s. Nr. 23/1474. Stockholm 1934.)

I Tiden fra 15. Juni—31. Juli d. A. vil nedennævnte Lystønder, een af Gangen, midlertidig blive inddraget:

*Malmö industrihamn* Nr. 8 paa c.  $55^{\circ} 37'_{,5}$  N.  $13^{\circ} 00'_{,2}$  E.  
— — Nr. 9 — c.  $55^{\circ} 37'_{,5}$  N.  $13^{\circ} 00'_{,2}$  E.  
— — Nr. 10 — c.  $55^{\circ} 37'_{,6}$  N.  $13^{\circ} 01'_{,0}$  E.

Nærmere Meddelelse fremkommer ikke.

**1366. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Koster—Stege. Tønder inddrages midlertidigt.**

De røde og hvide Tønder ved Hjørnerne af den gravede Rende fra *Koster* til *Stege* vil blive inddraget fra omkring Midten af Juni d. A. og i c. 14 Dage for aarligt Eftersyn. c.  $54^{\circ} 59'_{,5}$  N.  $12^{\circ} 13'_{,0}$  E.

**1367. (P). Danmark. Store-Bælt. Onse Vig NW. Undervandshindring.**

Føreren af Dampskibet *Grundsee* rapporterer den 10. Maj d. A. at have rørt en Undervandshindring paa c.  $54^{\circ} 59'$  N.  $11^{\circ} 03'$  E. Der blev loddet 10 m omkring Dampere, hvis Dybgaende var 4,8 m. — Stedet vil blive nærmere undersøgt.

**1368. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg—Rudkøbing. Lystønder midlertidig inddraget.**

Lystønderne *Middelgrund* c.  $55^{\circ} 01'$  N.  $10^{\circ} 41'$  E. og *Rudkøbing Løb N.* er midlertidig inddraget for Eftersyn.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**1369. Danmark. Kattegat. Randers Fjord N. Boels Rev. Vrag.**

Galeasen *Aline* er strandet som Vrag i 2,1 m Vand paa  $56^{\circ} 39'$  ( $02''$ ) N.  $10^{\circ} 23'$  ( $21''$ ) E., c. 1000 m NW. t. N. for *Boels Rev* Kosten.

**1370. Danmark. Limfjorden. Oddesund. Telegrafkabel flyttet.**

Telegrafkablet over *Oddesund* er flyttet N. efter. Dets nye Beliggenhed er angivet ved et Sæt Kabelbaaker paa *Grisetaa Odde* paa c.  $56^{\circ} 34'_{,6}$  N.  $8^{\circ} 34'_{,0}$  E.  
(Kort Nr. 259.)

**1371. (T). Sverige. Skagerrak. Väderö Fjord. Lystønde midlertidig inddraget.**

(U. f. s. Nr. 23/1476. Stockholm 1934.)

Lystønden *Väderöfjorden* paa c.  $58^{\circ} 33'_{,4}$  N.  $11^{\circ} 07'_{,8}$  E. er midlertidig inddraget.

1372. (T). Sverige. Skagerrak. Grisbådarne Lys- og Klokketønde midlertidig inddraget.  
(U. f. S. Nr. 23/1477. Stockholm 1934.)  
Lys- og Klokketønden *Grisbådarne* paa c.  $58^{\circ} 53',_0$  N.  $10^{\circ} 49',_8$  E. er midlertidig inddraget.

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1373. (P). Norge. Vest-Finmark. Sørøysund. Melkøysund. Grund. Advarsel.  
(E. f. S. Nr. 5/425. Oslo 1934.)  
Dampskibet *Polarlys* rapporterer at have taget Grunden midt i Farvandet i *Melkøysund*, mellem *Melkøy* og Baaken NE. for samme. Indtil Stedet kan blive nærmere undersøgt, advares Fartøjer mod Benyttelsen af dette Løb. c.  $70^{\circ} 41',_6$  N.  $23^{\circ} 27',_1$  E.
1374. (P). Norge. Sogn og Fjordane. Tviberg N. Tussen. Grund. Advarsel.  
(E. f. S. Nr. 5/424. Oslo 1934.)  
Dampskibet *Toran* rapporterer at have taget Grunden mellem *Tussen Fyr* paa c.  $61^{\circ} 22',_5$  N.  $4^{\circ} 50',_4$  E. og 15 m Grunden *Tussenakken*. Indtil Stedet kan blive nærmere undersøgt, tilraades det Fartøjer at holde W. om *Tussenakken*.
1375. Tyskland. Elben. Fyrskib Elbe 1 genudlagt.  
(N. f. S. Nr. 23/2084. Berlin 1934.)  
Fyrskibet *Elbe I. Bürgermeister O'Swald* paa c.  $54^{\circ} 01'$  N.  $8^{\circ} 13'$  E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 17/906 1934.)
1376. Belgien. West Hinder Fyrskib. Radiofyr atter i Virksomhed.  
(Avis provisoire aux navigateurs. Ostende den 9. Juni 1934.)  
Radiofyret om Bord i Fyrskibet *West Hinder* paa c.  $51^{\circ} 23'$  N.  $2^{\circ} 26'$  E. er atter i Virksomhed.  
(E. f. S. Nr. 19/1094 1934.)
1377. (P). England. Dover Havn. Taagesignaler forandres.  
(N. t. M. Nr. 838. London 1934.)  
Omkring den 1. August d. A. sker følgende Forandringer ved Taagesignalerne i *Dover Havn*:  
1. Taagesignalet med Klokke samt Knaldtaagesignalet ved Fyret paa E.-Enden af *Admiralty Pier* paa  $51^{\circ} 06'$  ( $40''$ ) N.  $1^{\circ} 19'$  ( $45''$ ) E. forandres til Taagesignal med Diafon, Et-Stød hver 10<sup>s</sup>.  
2. Taagesignalet med Sirene ved Fyret paa W.-Enden af den fritliggende Bølgebryder, c. 0,13 Sm  $40'$  fra (1), forandres til Taagesignal med Klokke.
1378. Skotland. Cromarty Firth. Nigg Sands. Afmærkning forandres.  
(N. t. M. Nr. 863. London 1934.)  
Omkring den 27. Juni d. A. vil Lystønden *Nigg Sands West End* paa  $57^{\circ} 41'$  ( $20''$ ) N.  $4^{\circ} 06'$  ( $45''$ ) W. blive ombyttet med en rød Spidstønde. Nærmere Meddelelse fremkommer ikke.

(Se Tillæg.)

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

1379. Engelske Kanaløer. Jersey. Oplysning om Baaker.  
(N. t. M. Nr. 839. London 1934.)  
1. En Baake er opført paa c.  $49^{\circ} 09'$  N.  $1^{\circ} 59'$  W., paa *Brett Rocks*, 1,20 Sm  $121^{\circ}$  fra *Seymour Taarn*.

2. *Karame* Baake er flyttet c. 0,04 Sm i Retningen 105° til 0,677 Sm 141½° fra *Seymour* Taarn.

Ledelinien er forandret til: *L'Echiquelez Rock* overet med *Karame* Baake 256°.

1380. (T). Irland N.-Kyst. Lough Swilly Anduvning. Bjergningsarbejder. Tønder midlertidig udlagt.

(N. t. M. Nr. 811. London 1934.)

E. f. S. Nr. 48/2313 1932 annulleres og erstattes med:

I Forbindelse med Bjergningsarbejder er midlertidig udlagt 5 med Hanefødder af Staaltraadstrosse forbundne Tønder paa 55° 18' (12") N. 7° 35' (18") W.

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1381. Newfoundland S.-Kyst. Fortune Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 874. London 1934.)

*Fortune* Fyr paa c. 47° 05' N. 55° 50' W. er forandret til at vise rødt Lys med En-Formærkelser.

1382. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine Prospect Harbor. Fyr forandret. Taagesignal nedlagt. Afmærkning forandret.

(N. t. M. Nr. 18/1067. Washington 1934.)

1. *Prospect Harbor* Fyr paa c. 44° 24' N. 68° 01' W. er forandret og viser nu hvidt og rødt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 4<sup>s</sup>.

2. Taagesignalet med Klokke ved *Prospect Harbor* Fyr er permanent nedlagt.

3. *Prospect Inner Harbor Buoy* er ombyttet med en sort og hvid, lodret sribet Klokketønde.

1383. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Shoals. Nantucket Shoals Fyrskib ombyttet med Reservefyrskib.

(N. t. M. Nr. 21/1300. Washington 1934.)

*Nantucket Shoals* Fyrskib paa c. 40° 37' N. 69° 37' W., der er sunket efter Kollision, er erstattet med et Reservefyrskib med samme Fyrkarakter. Taagesignalet afgives med Sirene, Et-Stød hver 15<sup>s</sup>, Stød 3<sup>s</sup>, Pause 12<sup>s</sup>.

1384. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Sandy Hook Bugt. Lys- og Klokketønde udlagt.

(N. t. M. Nr. 845. London 1934.)

En sort Lys- og Klokketønde *No. 1 A*, der viser grønt Et-Blink hver 2<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 1,5<sup>s</sup>, er udlagt paa c. 40° 27' N. 74° 04' W., 2,15 Sm 336½° fra *Conover* Baake.

1385. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Absecon Inlet Anduvning. Fløjtetønde udlagt.

(N. t. M. Nr. 835. London 1934.)

En sort og hvid, lodret sribet Fløjtetønde er udlagt paa c. 39° 19' N. 74° 25' W., 4,5 Sm 176° fra *Absecon Inlet* Fyr.

1386. (P). Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Virginia. Rappahannock Floden Indløb. Windmill Point Fyr forandres.

(N. t. M. Nr. 21/1306. Washington 1934.)

Omkring den 15. Juli d. A. forandres *Windmill Point* Fyr paa c. 37° 36' N. 76° 14' W. til at vise hvidt og rødt Et-Blink hver 20<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 19<sup>s</sup>. Samtidig forøges Fyrets Lysevne.

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

1387. **Mexiko. Vera Cruz Anduvning. Santiaguillo Island. Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 20/1236. Washington 1934.)  
*Santiaguillo Island* Fyr paa c.  $19^{\circ} 09' N.$   $95^{\circ} 49' W.$  er forandret og viser nu hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $20^s$ . Flammens Højde: 32 m. Fyret er anbragt i et rødt, 30 m højt Taarn tæt ved det gamle Fyrtaarn. Flammens Højde for det røde, faste Bifyr er 29 m. Lysvinklerne er uforandrede. Synsvidden er for begge Fyr 16 Sm.
1388. **Mexiko. Chetumal Bugt. Payo Obispo. Fyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 20/1237. Washington 1934.)  
1. Ved *Payo Obispo* er paa  $18^{\circ} 29' (40'') N.$   $88^{\circ} 20' (30'') W.$  tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $10^s$ . Flammens Højde: 20 m. Synsvidde: 13 Sm. Et hvidt, 18 m højt Taarn. Fyret er synligt i Pejlinger fra  $115^{\circ}$  til  $74^{\circ}$ .  
2. Paa Hovedet af *Muelle Fiscal* ved *Payo Obispo* er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $1,5^s$ . Flammens Højde:  $5,4$  m. Synsvidde: 9 Sm. Fyrbæl.
1389. **Chile. Magellan Stræde. Smyth Channel. Burgoyne Bugt. Tønde udlagt.**  
(N. t. M. Nr. 20/1248. Washington 1934.)  
En sort Stumptønde er udlagt paa  $52^{\circ} 37' 45'' S.$   $73^{\circ} 39' 54'' W.$ , ved S.-Siden af 2,7 m Grunden umiddelbart N. for Ledelinien.
1390. **Chile. Chacao Channel Anduvning. Doña Sebastiana Island. Baaker opført.**  
(N. t. M. Nr. 20/1249. Washington 1934.)  
1. En hvidmalet, 14 m høj Tremmeværksbaake med firkantet Topbetegnelse er opført paa  $41^{\circ} 44' (39'') S.$   $73^{\circ} 49' (42'') W.$ , paa *Doña Sebastiana Island* SW.-lige Pynt.  
2. En hvidmalet, 7 m høj Tremmeværksbaake med firkantet Topbetegnelse er opført paa *Doña Sebastiana Island* SE.-lige Pynt.
1391. **Mexiko W.-Kyst. Nedre Californien. Magdalena Bugt. Oplysning om Fyr.**  
(N. t. M. Nr. 20/1250. Washington 1934.)  
1. Flammens Højde i *Redondo Point* Fyr paa c.  $24^{\circ} 31' N.$   $112^{\circ} 01' W.$  er 19 m. Synsvidde: 13 Sm.  
(E. f. S. Nr. 26/1630 1933.)  
2. *Cape San Lazaro* Fyr paa  $24^{\circ} 47' (45'') N.$   $112^{\circ} 18' (30'') W.$  viser Et-Blink hver  $5^s$ . Fyret er synligt i Pejlinger fra  $319^{\circ}$  til  $202^{\circ}$ .  
(E. f. S. Nr. 46/2208 1932.)
1392. **Mexiko W.-Kyst. Nedre Californien. Sebastian Viscaino Bugt. Point Eugenia (San Eugenio) Fyr. Oplysning om Fyr.**  
(N. t. M. Nr. 20/1251. Washington 1934.)  
*Point Eugenia* Fyr paa  $27^{\circ} 51' (15'') N.$   $115^{\circ} 04' (45'') W.$  viser hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver  $12^s$ . Fyret er synligt i Pejlinger fra  $329^{\circ}$  til  $221^{\circ}$ .
1393. **Mexiko W.-Kyst. Nedre Californien. Todos Santos Bugt. Banda Point Fyr. Oplysning om Fyr.**  
(N. t. M. Nr. 20/1252. Washington 1934.)  
*Banda Point* Fyr paa  $31^{\circ} 44' (55'') N.$   $116^{\circ} 44' (40'') W.$  viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $12^s$ . Fyret er synligt i Pejlinger fra  $0^{\circ}$  til  $235^{\circ}$ .
1394. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Catalina Island East End Fyr. Oplysning om Fyr.**  
(N. t. M. Nr. 20/1253. Washington 1934.)  
Flammens Højde i *Catalina Island East End* Fyr paa  $33^{\circ} 18' (09'') N.$   $118^{\circ} 19' (00'') W.$  er 63 m.

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1395. **Sardinien. Port Terranova. Tønde udlagt.**  
(N. t. M. Nr. 817. London 1934.)  
En hvid Spidstønde er udlagt paa c.  $40^{\circ} 55' N.$   $9^{\circ} 32' E.$ ,  $0,_{18}$  Sm  $184^{\circ}$  fra *Mole Fyr*.
1396. **Ægæiske Hav. Mytilene. Port Iero (Olivieri) Indløb. Baake opført.**  
(N. t. M. Nr. 803. London 1934.)  
En hvid Stenobelisk er opført paa *Mid Rock* paa c.  $39^{\circ} 01' N.$   $26^{\circ} 34' E.$
1397. (T). **Cypern. Cape Gata. Fyr slukkes midlertidigt.**  
(N. t. M. Nr. 832. London 1934.)  
*Cape Gata Fyr* paa c.  $34^{\circ} 33' N.$   $33^{\circ} 02' E.$  vil blive slukket i Tiden fra den 16. Juli til den 5. August d. A.

## IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

1398. **Afrika E.-Kyst. Kisimayu Island. Fyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 815. London 1934.)  
Paa c.  $0^{\circ} 23' S.$   $42^{\circ} 33' E.$ , 527 m  $39^{\circ}$  fra Observationsstedet, er tændt et Fyr, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver  $10^s$ . Flammens Højde: 34 m. Synsvide: 12 Sm. Hvidt Taarn med sorte Bælter.  
(E. f. S. Nr. 45/2599 1933.)

## X. Asiens E.-Kyst med Japan.

1399. **Sunda Øerne. Rhio Stræde. Oplysning om Dybde.**  
(N. t. M. Nr. 818. London 1934.)  
1. Dybden paa c.  $0^{\circ} 51' N.$   $104^{\circ} 24' E.$ , c.  $0,_{9}$  Sm  $101^{\circ}$  fra Midten af *Suri Island*, er  $5,_{5}$  m.  
2. Dybden paa c.  $1^{\circ} 03' N.$   $104^{\circ} 13' E.$ , c.  $0,_{55}$  Sm N. for N.-Spidsen af *Pulo Bua*, er  $2,_{7}$  m.
1400. **Kina. Canton Floden. Dybde aftaget.**  
(N. t. M. Nr. 819. London 1934.)  
Dybden rapporteres at være aftaget paa c.  $23^{\circ} 03' N.$   $113^{\circ} 18' E.$ , c.  $0,_{2}$  Sm  $290^{\circ}$  fra *Taishek* Baake.
1401. **Japan. Honshu N.-Kyst. Ohama (Obama) Havn. Grunde og Øer.**  
(N. t. M. Nr. 833. London 1934.)  
1. En Grund med  $5,_{0}$  m Vand ligger paa c.  $35^{\circ} 30' N.$   $135^{\circ} 41' E.$ ,  $0,_{3}$  Sm  $168^{\circ}$  fra SW.-Spidsen af *Ao-sima*.  
2. En Grund med  $8,_{2}$  m Vand findes  $1,_{03}$  Sm  $78^{\circ}$  fra S.-Pynten af *Motodori-sima*, der ligger paa c.  $35^{\circ} 33' N.$   $135^{\circ} 38' E.$   
3. En lille Ø ligger  $0,_{14}$  Sm  $150^{\circ}$  fra (2).  
4. En lille Ø ligger  $0,_{17}$  Sm  $158^{\circ}$  fra (2).
1402. **Japan. Naikai (Indlandshavet). Onomichi. Fyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 820. London 1934.)  
Paa  $34^{\circ} 24' 04'' N.$   $133^{\circ} 11' 20'' E.$  er tændt et Fyr, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver  $6^s$ . Flammens Højde: 31 m. Synsvide: 16 Sm. Hvidt, rundt Taarn.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

## 1403. Danmark. Sundet. Helsingør Nordhavn. Havnereglement.

Under den 2. Juni d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt Reglement for Ordenens Overholdelse i *Helsingør Nordhavn* (Den kommunale Baadehavn c. 56° 02',<sub>6</sub> N. 12° 37',<sub>2</sub> E.) i Overensstemmelse med „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) *danske Havne (Broer)*“ med følgende Undtagelser eller Tilføjelser:  
„Oplosning af Kul og Koks samt Oplosning af ildelugtende eller stærkt støvende Varer maa ikke foretages paa Havnens Arealer“.

For Sejladsen inden for Havnens Omraade gælder „Særlige Regler for Sejlads i indre *dansk Farvand*“ af 29. Juli 1927 med følgende Undtagelser eller Tilføjelser:

„Ved Passage af Havnemundingen skal udgaaende Skibe vente paa indgaaende Skibe“.

Det til Havnen hørende Søomraade er begrænset af Havnens Ydermoler samt af en ret Linie mellem Molehovederne.

Havnen bestaar af en Række Bassiner, der i Retning fra N. til S. er følgende: Yderhavnen og Inderhavnen, som igen er delt ved en Pier i et W.-ligt Bassin (Lystbaadehavnen) og et E.-ligt Bassin (Fiskerihavnen).

Dette Reglement er traadt i Kraft den 3. Juni 1934.

(Havnelods, Side 66. Tillæg Nr. 3, Side 26.)

## 1404. Rusland. Hvide Hav. Kap Kanin (Kanin Nos) Radio. Bølgelængde forandret. (U. f. s. Nr. 22/1447. Stockholm 1934.)

Kap *Kanin* Radio paa c. 68° 38',<sub>3</sub> N. 43° 18',<sub>1</sub> E. giver nu Radiopejling paa Bølgelængde 285,7 kc/s (1050 m). Iøvrigt uforandret.

(Se Tillæg.)

## Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.  
Korte eller  
Bogs Nr.

*England:*

- R 93 England, East Coast. — Plans in the Wash.  
R 305 Gulf of St. Lawrence. — Great Mecatina island to Pashashibu point.  
R 2645 France, West Coast. — Ile de Groix to Raz de Sein.  
R 498 Anchorages on east coast of Australia.  
R 1459 China. — Hong Kong harbour.  
T Supplement No. 7 to Mediterranean Pilot, Vol. V.  
T Supplement No. 4 to Africa Pilot, Part III.

## Tillæg.

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

## 1405. (P). Norge. Marstene Fyr. Taagesignal sættes midlertidig ud af Virksomhed.

(B. f. F. Nr. 12. Oslo 1934.)

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 19/1066 1934 Pkt. 3 vil *Marstene* Fyr Taagesignal blive sat ud af Virksomhed i Tiden fra c. 1. Juli til c. 1. September d. A. c. 60° 07',<sub>8</sub> N. 5° 01',<sub>0</sub> E.

(E. f. S. Nr. 19/1066 1934.)

**1406. Norge. Listerfjord. Varnes Fyr forandret.**

(B. f. F. Nr. 12. Oslo 1934.)

Varnes Fyr paa c.  $58^{\circ} 10'_{,6}$  N.  $6^{\circ} 37'_{,8}$  E. er forandret og vil fra Fyrets Tændingstid lyse, som følger:

1. Hvidt med En-Formørkelser (Lys- og Mørkeperioder lige lange) i Pejll. fra  $29^{\circ}$  til  $41^{\circ}$ .
2. Hvidt med En-Formørkelser (Lysperioden længere end Mørkeperioden) i Pejll. fra  $41^{\circ}$  til fri S. om *Siregrunnen*.
3. Hvidt med En-Formørkelser (Lys- og Mørkeperioder lige lange) i Pejll. fra fri S. om *Siregrunnen* til  $118^{\circ}$ .
4. Rødt med En-Formørkelser (Lys- og Mørkeperioder lige lange) i Pejll. fra  $118^{\circ}$  til  $194^{\circ}$ .
5. Hvidt med En-Formørkelser (Lysperioden længere end Mørkeperioden) i Pejll. fra  $194^{\circ}$  til  $197^{\circ}$ .
6. Rødt med En-Formørkelser (Lysperioden længere end Mørkeperioden) i Pejll. fra  $197^{\circ}$  til  $205^{\circ}$ .
7. Hvidt med En-Formørkelser (Lys- og Mørkeperioder lige lange) i Pejll. fra  $205^{\circ}$  til  $227^{\circ}$ .
8. Hvidt med En-Formørkelser (Lysperioden længere end Mørkeperioden) i Pejll. fra  $227^{\circ}$  til  $236^{\circ}$ .

(Kort Nr. 236.)

**XI. Bekendtgørelser m. m.****1407. Danmark. Bekendtgørelse angaaende Ændringer i og Tilføjelser til de særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand for saa vidt angaar Passagen af Oreby Rende.**

Ministeriet for Søfart og Fiskeri har under den 31. Maj d. A. udstedt Bekendtgørelse om følgende Regler for Sejladsen gennem den uddybede Rende fra *Lindholm Dyb* til *Sakskøbing* Havn:

1. Reglen i § 7 a i Bekendtgørelse af 29. Juli 1927 angaaende særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand ændres derhen, at det u d g a a e n d e S k i b s k a l v e n t e p a a d e t i n d g a a e n d e .

2. Paa Strækningen fra *Ore Gaard* til *Sakskøbing* Havns NW.-lige Grænse maa Damp- og Motorskibe ikke gaa med større Fart end 4 Sm i Timen, saaledes at den nævnte Strækning ikke gennemløbes paa mindre end 30 Minutter. Dog kan Damp- og Motorskibe under 30 Reg. Tons Brutto gaa med en Fart af ikke over 6 Sm i Timen, saaledes at Strækningen gennemløbes paa mindst 20 Minutter.

3. Denne Bekendtgørelse træder i Kraft den 1. Juli 1934.

*Sakskøbing* Havn: c.  $54^{\circ} 48'_{,1}$  N.  $11^{\circ} 38'_{,5}$  E.

(Danske Lods, Side 512. Havnelods, Side 163.)



# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

## DRUËTA

Druedrikken  
med  
Mælkesyre

## CARLSBERG

## FRIED. KRUPP

GERMANIAWERFT

AKTIENGESELLSCHAFT

KIEL

### SKIBSBYGNING

FRAGT- & PASSAGERSKIBE AF  
ENHVER STØRRELSE OG TYPE

SPECIALITET:

TANKSKIBE OG  
LUKSUSYACHTS

EGNE DOKANLÆG  
FOR REPARATIONER  
OG OMBYGNING

### MASKINBYGNING

DIESELMOTORER - DAMPKEDLER  
TRYKLEJER

REPRÆSENTANT FOR DANMARK:

**INGENIØR ALLAN THIERRY**

TOLDBODVEJ 28 TLF. C. 10036 KØBENHAVN K.

*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

## Owners' &

## Captains' Code

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
33, Amaliegade, Copenhagen.

## AKTIESELSKABET

## MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450

Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K

★

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTRER

## BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

★

KONTRAHENTER FOR  
**STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS**

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3500 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » 1000 » »

AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefoner: 40 - 91 &amp; 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets»

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde.  
 Fabrikante af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.  
 2 Tørdokke og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

**RADIO-GAVER****BREV-GAVER**

Enhver Gave-Ordre ekspederes  
 samvittighedsfuldt og prompte

Forlang vore Tryksager hvis de ikke findes ombord

**GAVE-TELEGRAM A/s**

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: GAVETELEGRAM · KØBENHAVN



Brug **Holzappel's**  
**International**  
**Skibsfarver**

til INDEN- OG UDENBORDS  
 DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16. Telefon 5601. København K.

Telefon  
 Helrup  
 1619

**HERSKIND & WULFF**

Mekanisk Kedelrensning og Rnstbankning

Salg af

Nutidens bedste elektriske Kedelrensnings- & Rustbankningsmaskiner  
 Brug Kedelrensningsbriketten **RENZO**, er syrefri og renser  
 ufejlbarlig. **Benyt** vore Specialolier: H. & W.olie Nr. 1 til  
 Indsmøring af Bundtanke, Kulkasser og Rendestene. — H. & W.  
 Dæklak, hurtigtørrende til Paasmøring af Hoveddæk og Mellemdæk.

Telefon  
 Kontor  
 8712  
 —  
 Amaliegade  
 41

**KAAS & SØRENSEN**  
 INDEHAVER

Skibsklarering  
 Kommission

**G. E. OLSEN**

Bunkerkul  
 Kul, Koks, Brænde  
 Briketter

**HELSINGØR**  
 Havnegade og  
 nordre Havnearm  
 Telf. 39 og 1139 · Privat 575

Benyt min „Pratt“ Benzintank vis à vis Posthuset

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

**“MYREN”**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**

Telegram-Adr.: "Holmalid"  
 Amaliegade 36

**Jørgen A. Rasmussen, Copenhagen K.**

Telegrams: Jorgaras

33, Amaliegade

World-wide supplies of

Bunker Coals, Fuel &amp; Diesel Oil, Stevedoring, Towage, Docking &amp; Shiprepairs, Insurance, Ships' Supplies

**SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY**

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 &amp; 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents  
 & Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 25

FREDAG 22. JUNI 1934

41. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1934

Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleumsselskab A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegraf-selskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phønix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugser-selskaber.

## FRA UGE TIL UGE

Af Axel Gerfalk.

### ENGLAND OG SUBSIDIER ELLER —

Det meget upaalidelige Reportageblad *Daily Express* mener at vide, at Regeringen har besluttet sig til at yde Subsidier til den engelske Skibsfart. Det lyder meget spændende, men hidtil har den engelske Regering, *in casu* Handelsminister Walter Runciman gjort alt muligt for at undgaa de Subsidier, som de engelske Redere, særlig Trampredere, kræver. Han har offentligt udtalt, at han vilde foretrække en hvilken som helst anden Udvej end Subsidierne. *Daily Express* gør dog straks den sensationelle Meddelelse mindre sensationel ved at meddele, at Subsidierne vil kun blive ydet »i begrænset Omfang til visse Skibe i Trampfart paa bestemte Lande«. Ogsaa endnu mere usandsynligt. Og helt munter er den nye Definition paa Trampfart.

Mere bevendt er maaske Bladets Oplysning, at denne Plan kun er af en foreløbig Karakter, og at Regeringen tror paa en international Overenskomst om Oplægning. Det sidste ved man jo. Det udtalte Runciman allerede i December Maaned i Underhuset. Men saa tilføjer Bladet, at den britiske Regering da maa sammenkalde en Konference i London paa de Vilkaar, at de til Konferencen indbudte Stater forpligter sig til at gennemføre en saadan Plan ved Lovforanstaltninger. Det lyder meget plausibelt. Men Sandheden er den, at den engelske Regering ikke ønsker at indkalde til en saadan Konference til Trods for, at den officielt er blevet opfordret dertil af de danske, norske, svenske, hollandske og tyske Regeringer. Den tror ikke paa en saadan Regerings-Konference, men er bange for, at den blot vil blive en Gentagelse af den kostbare Spøg, der blev kaldt den økonomiske Verdenskonference. Handelsminister Runciman mener, siges det i indviede Krese i England (hvortil *Daily Express* ikke kan henregnes), at de forskellige nationale Redersammenslutninger maa først blive enige om en Oplægningsplan, førend der kan indkaldes til en Konference af forskellige Landes Regeringsrepræsentanter. Hvis en saadan Enighed kan opnaas blandt et tilstrækkeligt stort Antal Lande, vil England næppe have noget imod at sammenkalde til Regeringskonference. Men heller næppe før.

### MAND OG HANS VIRKE

Nordisk Skibsrederforening har afholdt sin fem- og-fyrretyvende aarlige Generalforsamling her i København under meget stor Tilslutning fra dansk, svensk og norsk Side. Som bekendt stiftedes Nordisk Skibsrederforening af C. F. Tietgen, og det var Danmarks store Handelsfyrste, der dengang udpegede den unge danske shipping man, Hr. Johannes Jantzen, som Foreningens Leder. I alle disse 45 Aar var Jantzen Foreningens dygtige og myndige Leder, og det kan næppe undre nogen, at han nu agter at trække sig tilbage fra dette Arbejde og Ansvar. Han meddelte Foreningens Medlemmer denne Beslutning under et festligt Samvær efter Generalforsamlingen, og hans Arbejde vil nu blive overtaget af den norske Højeste-

retsadvokat Niels Dybvad, der i 20 Aar har været knyttet til Foreningen som juridisk Raadgiver og paa anden Maade. Direklør Jantzen bevarer dog en Tilknnytning til det Foretagende, han i saa mange Aar har præget ved sit Initiativ og Arbejde i Skibsfartens Interesse, idet han fortsætter som Foreningens Raadgiver.

## OM KUL OG SKIBE

I et Foredrag i Cardiff om »Kul og Skibsfarten« udtalte Mr. J. E. Emlyn-Jones (Eks-President for Cardiff Chamber of Commerce), at Kulproblemet havde tre Sider, en humanitær, en kommerciel og en økonomisk. Selvforsyning stod for ham som værende en Umulighed, og desuden fandtes der ikke noget Surrogat for det Arbejde, som Produktionen og Distributionen af Kullene medføre. Det var ret almindeligt at tilskrive Krigen og dens Eftervirkninger Skylden for Vanskelighederne indenfor Kulindustrien. Det var en nem Holdning at indtage, som tilmed havde den Fordel, at man ikke behøvede at undersøge nærmere, hvor det var galt fat. Det er rigtigt nok, at Verdenens Kulproduktion ikke har udvidet sig i Efterkrigsaaene med samme Hastighed som i Førkrigsaaene, hvilket skyldes Konkurrencen med Olien og Elektriciteten, men den har udvidet sig trods alt, og i 1930, hvor den britiske Kulproduktion beløb sig til 44,000,000 Tons mindre end i 1913, oversteg Tallet for Verdensproduktionen det tilsvarende Tal for 1913 med 16,000,000 Tons. I 1929 konsumerede Verden 130,000,000 Tons mere Kul end i 1913, skønt Englands Andel i denne Forsyning var 30,000,000 Tons mindre end i 1913.

Mr. Emlyn-Jones, som i politiske Krese regnes som Handelsminister-Emne, kritiserede derpaa den Virksomhed, der udfoldedes af de Mennesker, der financerede Amalgamationer indenfor Kulindustrien, idet han udtalte, at, førend man lod være med at lade sig friste til at skaffe sig Profitter paa Industriens Bekostning gennem private eller semi-private Understøttelsesselskaber, kunde der ikke oprettes nogen kompetent eller tilfredsstillende Salgsorganisation.

Da Mr. Emlyn-Jones derpaa kom ind paa Skibsfarten, udtalte han, at denne var stærkt knyttet til Kulindustrien. Storbritanniens Handelsmarine var baseret paa Kulekporten, og det var derfor kun naturligt, at Cardiff, som er det største Kulekporterende Centrum i Verden, havde en af Verdens største Trampskibsflaader. Hovedaarsagen til den britiske Skibsfarts sørgelige Tilstand, var det gigantiske Fald i Verdenshandelens Omfang, der var blevet foraarsaget ved de fleste Landes økonomiske Sammenbrud og som var blevet forstærket ved Storbritanniens Finanspolitik. Kun et Land, der var helt fri for den nationalistiske Økonomis Lænker, kunde gøre sig Haab om at have en indbringende Handelsmarine. Det er værd at mærke sig nu i Øjeblikket, hvor saa mange Redere frister daarlige Kaar, at ikke længere tilbage end i 1929 var alle Skibe i Cardiff engageret i en rentabel Drift, ja mange af Cardiffs Redere forøgede endog deres Flaader. Men ved Begivenhedernes Udvikling er de blevet straffet for deres Foretagsomhed. Hvis Regeringerne kunde enes om, at der ikke gennemførtes nogen Form for Lovgivning, der var skadelig for Skibsfartens Interesser, vilde vi komme til at leve i en lykkeligere og rigere Verden. Tendensen for al Lovgivning, baade her i Storbritannien og i den øvrige Verden er desværre gaet i den modsatte Retning, og de smertefulde Resultater, man maatte forvente, udeblev heller ikke. Bortset fra de Fordele, der ellers kan være knyttet til Foranstaltninger som Kvotaer, Importforbud, Importregulering, Toldtariffer og Kontrol med Udenrigshandelen, har vist sig at være dræbende for den britiske Skibsfart. Efter Mr. Emlyn-

Jones Opfattelse maatte Storbritannien enten vælge mellem et Drivhus, hvor visse Industrier midlertidigt stimuleredes ved Hjælp af en Toldtarif, eller ogsaa tilegne sig et bredere Syn paa den internationale Handel. Men eet var sikkert, man kunde ikke samtidig forcere Importen ned og skaffe sig usynlige Eksportindtægter i Form af Skibsfartens Indtægter. Denne sidste Industri kunde kun yde sit bedste her i Verden, naar den var fri for alle kunstige Hæmninger. Den eneste Løsning paa Skibsfartsproblemet laa i en Genoplivelse af Verdenshandelen.

## RICKMERS LINJEN

Det højtansete Firma Rickmers, der siden 1910 har ejet og drevet en Dampskibslinie paa Orienten, har den 15. Juni fejret deres 100-Aars Jubilæum. Den 15. Juni 1834 grundlagde R. C. Rickmers, der var Efterkommer af en søfarende Slægt paa Helgoland, et Skibsværft til Konstruktion af mindre Fartøjer i Bremerhaven. Kun 23 Aar senere var Foretningen blevet saa godt oparbejdet, at der fandtes et fuldt moderne, veludrustet Værft.

De Sejlskibe, som R. C. Rickmers og senere hans Sønner Peter og Andreas byggede, kunde klasseres som det bedste, der paa det paagældende Tidspunkt byggedes paa tyske Værfter. Af Skibe, der er blevet bygget hos R. C. Rickmers, kan særlig nævnes Lloyds Skoleskibe »Herzogin Sophie Charlotte« og »Herzogin Cecilie«, det belgiske Skoleskib »L'Avenir« og Sejlskibet med Hjælpemotor »R. C. Rickmers«.

Som Følge af en Familienstrid overtog Paul Rickmers, en Sønesøn af Firmaets Grundlægger, Ledelsen af baade Skibsværftet og Rederiet. Trampskibsfart blev fuldstændig opgivet til Fordel for regelmæssig Linjefart. Der oprettedes en Linje paa Sibirien, der senere omdannedes til en Linje paa Østasien, ligesom Selskabet ogsaa inddrog Sortehavet under deres Virkefelt. Alle disse Foretagender havde en saa mægtig Blomstring, at i 1914 besad Rickmers Selskabet en Flaade paa 26 Skibe med en samlet Tonnage paa 200,000 Tons.

Selskabets Fremdrift hæmmedes af Krigen, som medførte store Tonnagetab. I 1919 ejede Firmaet saaledes ikke et eneste Skib. Men Selskabet havde dog derefter nogen Fremgang under Paul Rickmers dygtige Ledelse. Ganske vist maatte Værftet i Bremerhaven lukke i 1924, men det var nærmest for, at al Selskabets Energi kunde koncentreres om Skibsfarten. Rickmers Linien var det første tyske Rederi, der viste sit Flag i Østasien efter Krigen, og indtager atter en førende Stilling indenfor de tyske oversøiske Rederier, idet Selskabet ejer en ubehæftet Flaade paa ca. 60,000 Tons.

*Paul Rickmers*

## OPLÆGNINGERNE DALER STADIG

Medlemmer af Dansk Dampskibsrederiforening havde pr. 18. Juni oplagt 19 Skibe svarende til 37,191 Brutto Tons og 57,032 Dødvægt Tons. Dette er 3,452 Tons mindre end den foregaaende Uge og Bundrekord for flere Aar.

# “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 19. Juni 1934.

Med Undtagelse af en ganske betydelig Aktivitet i de forskellige Trælastmarkeder — med endnu en »Tak« højere Rater — og for de oversøiske Markeders Vedkommende et ganske livligt La Plata Marked med fast Tendens, har der i den forløbne Uge ikke været meget af Interesse. Efter de forskellige Markedrapporter at dømme lader der imidlertid til at være kommet en fornyet Interesse for Tonnage rundt omkring i Verden — ogsaa paa Timecharter-Basis, og de nuværende ret unormale Forhold paa Valutamarkedet og Vareudvekslingens Omraade samt Høstudsigterne kan hurtigt foranledige Forandringer til Hjælp for Skibsfarten — som saa ofte før under Kriserperioder.

De enkelte vigtigste Markeder omtales kort i det efterfølgende.

## TRÆLASTMARKEDET

fortsætter meget fast. Sidste Uge har været særlig livlig med stigende Rater i alle Retninger, og det ser heldigvis ud til, at Markedet nu endelig er kommet ind i det rigtige Spor. Blandt de mange Afslutninger kan nævnes:

650 Std. Skellefteå/Kings Lynn 36/-. 950 Std. Koi-visto/London 29/-. 750 Std. Raino/G. Yarmouth 30/-. 300 Std. Åbo/G. Yarmouth 37/-. 1,050 Std. Raumo/London 28/3. 1,025 Royvaliniemi/Liverpool 35/6. 700 Std. Trångsund/Antwerpen 175 Frcs. 500 Std. 2/3 Sverige/Antwerpen 215 Frcs. 510 Std. Luleå/Hull 34/6. 900 Std. Uleaborg/Hull 35/3 gross. 360 Std. Danzig/Hull 34/- gross. 650 Std. Gdynia/London 28/3. 2,500 Std. Danzig/London 25/9 (reported). 800 Fv. Mid-Finland/Boness 29/-. 9/1,000 Std. Mid-Finland/Leith indikerer 25/- 26/-.

Leningrad: 750 Std. Holland 34/9 Basis, 670 Std. Caen og Rouen 42/6, 275 Std. Kalundborg 41 Kr.

Hvidehavet: Mesane: Warrington Laybye 53/-. Grangemouth 46/6, Garston 57/6, alle 650/800 Std. Baade. Mesane/Nantes 500 Std. 61/-. Soroka/Wisbech 580 Std. 52/6.

Canada: 750 Std. Parrsboro/Belfast 48/9d.

## KUL, KOKS etc.

Markedet er bedre repræsenteret — i al Fald ind i Østersøen — men det kniber med at faa Raterne bragt i Vejret. De nuværende Noteringer kan vanskeligt holde ret længe, og Rederne er derfor afventende, ogsaa af Hensyn til de bedre Udsigter i Trælastmarkedet. Boness/Aarhus 1,900 t. 4/-, Burntisland/Vejle 1,400 t. 4/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Tyne/Lindholm Pier 4,000 t. 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Tyne/Kbhvn. 2,200 t. 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Danzig-Gdynia-Aalborg indikerer ca. 3/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 3/9 for 35/3,800 t.; Danzig/Gdynia-Amsterdam 4,400 t. 4/9, 1,200 Losning 1/-, Ghent 3/4,300 t. 4/-, 2,000 Losning à 1 Frc., Dublin 28/3,500 t. 5/- 5/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d.

## MIDDELHAVET etc.

Det udgaaende Marked er forholdsvis godt repræsenteret, og Raterne holdes oppe. Wales: Sicilien 3,000 t. 8/-, Øerne 7/-, Vest Italien 6/3 7/6 efter Størrelse. Pt. Said 6/9 6/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 7/8,500 t., Alexandria 6/6 7/6/8,000 t. Oran 8/- 4,300 t.; Østkysten/Oran 6/6,500 t. 7/6, Øerne 7/6, Vest Italien 6/6 7,000 t. Rotterdam/Oran 7/6 6/7,000 t.; Danzig/Vest Italien 8/6 8/8,700 t.

Hjemgaaende:

Kornbefragtningen fra Donau eller Sortehavet til U.K. Kont. er endnu ikke genoptaget. Sortehavet/Østen rapporteres til 13/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 13/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. Erts Nicolaieff/Italien 7/9, Middlesbro 10/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> (4,000 t.), Boulogne/Rotterdam 9/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. 9/6 7,500 t. Kul Mariupul/U.S.A. 10/6, Salt Pt. Said/Ghent 7/- 75/8,000 t., Sfax/Ipswich 5/5,800 t. 7/3, Hull 3/4,000 t. 8/- 8/3. Oliekager fra

Marseille til danske/svenske Havne er værd ca. 60 Frcs. Jordnødder, Frugt, Esparto etc. udbydes meget sparsomt og til meget sparsomme Rater.

## NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Vestgaaende noteres og akcepteres de samme lave Rater, f. Eks. 6/- Wales/U.S.A., 6/- Wales/Montreal. Korn Montreal/Antwerpen/Rotterdam kan vanskelig drives over 6 c.; Hamburg 7 c., U.K. 14<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Cuba/U.K. Kont. 12/6 12/9, Marseille 13/-. Skrabjern Savannah og Charleston/Danzig \$3.50 fri Losning, Northern range/Japan 12/3 f.i.o. For øvrigt er det meget stille, ogsaa fra Vestkysten, men de ret talrige Slutninger paa Timecharter Basis — i Vest Indien bl. a. — kunde tyde paa en nær forestaaende Opgang.

## SYD-AMERIKA

Fra 10/1 til 13/6 er der befragtet 551 Baade for Korn for tilsammen 3,830,000 tons imod 501 Baade og 3,403,000 t. i samme Tidsrum i 1933; medens Forholdet pr. 18. April i Aar var følgende: 1934: 291 Baade — 1,997,000 t. 1933: 300 Baade — 2,006,000 t., saa Fremgangen har været bemærkelsesværdig i de sidste 5—6 Uger. For Øjeblikket betales for prompte Baade paa 55/6,000 t. op til 17/6 U.K. Kont., medens anden Halvdel Juli ikke betinger mere end ca. 16/6 16/9 og noget lignende for August. En 7,500 t. har dog akcepteret saa lavt som 15/- pr. August.

Chile/Bordeaux-Hamburg 7,500 t. August 18/9.

## ØSTEN

har en mere »all round business«, og Raterne kan forhaabentlig snart forbedres. Vest Australien/Europa 7,200 t. 23/9, 8,800 t. 23/6, Dalny/Kont. 21/- 21/6, Saigon/Frankrig 23/6, Juni, 23/- Juli/August. Marinagoa/Antwerpen 18/6. Kul Durban/Perim 8/3, Kilindini 6/3 6/6, Colombo 6/-; Majs Durban/U.K. Kont. 15/- 8,000 t. Sept., Beira 16/-, 6,800 t. Sept./Oktb.

## TIMECHARTER

Vest Indien: 5,300 t. 82<sup>1</sup>/<sub>2</sub> c., 3,950 t. 90 c., 2,750/3,000 t. \$1.10/1.15. 2,500 t. \$1.20.

Trip: 7,500 t. del. Gulf redel. St. Lawrence 80 c. 7,500 t. m/v del. & redel. Montreal 85 c. 9,000 t. m/v del. St. Lawrence redel. Plate 75 c. 7,400 t. del Hampton Roads redel. U.K. Kont. 60 c. 5,150 t. del. Baltimore redel. U.K. Kont. 95 c.

## Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i Maj 1934

Generalkonsul H. H. M. Borregaard, Rotterdam, indberetter: I Følge foreliggende Meddelelser stiller Indklareringstallene til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, samt Nabolandenes Havne, for de første 5 Maaneder af indeværende Aar, sammenlignet med samme Periode i Fjor, sig saaledes:

	NIEUWE WATERWEG		ROTTERDAM	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1934	5,162	8,233,758	4,220	6,472,385
1933	4,612	7,546,441	3,746	5,593,227
Forskel	+ 550	+ 687,317	+ 474	+ 879,158
	HAMBURG		ANTWERPEN	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1934	6,666	7,510,760	4,127	7,053,310
1933	7,192	7,229,495	3,947	7,038,887
Forskel	- 526	+ 281,265	+ 280	+ 14,423

I de første 5 Maaneder af indeværende Aar var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg og til Rotterdam henholdsvis 1,180,448 Tons større og 580,925 Tons mindre end til Antwerpen.

## CARLSBERGFONDETS GAVER TIL SAMFUNDGAVNLIGE FORMAAL

Det er en meget vægtilig og interessant Beretning, Carlsbergfondet har udsendt vedrørende sit Arbejde i 1932—33. Man baade imponeres og glædes over, at dette store Fond i saa stor Udstrækning, som Tilfældet er, støtter saa mangfoldige og forskellige Formaal i vort Land og derved muliggør, at saa mange samfundsgavnige Opgaver løses.

Det største Afsnit i Beretningen fyldes af de videnskabelige Understøttelser. Her bemærker man straks det meget store Antal Læger, Carlsbergfondet har støttet i deres videnskabelige Arbejder. Det er jo ikke for meget sagt, at de Resultater, Lægevidenskaben opnaar, er af særlig Interesse for os alle, og det er derfor glædeligt at konstatere, at Carlsbergfondet paa dette Felt yder en betydningsfuld Indsats. Overlæge, Dr. med. Johs. Ipsen, Professor, Dr. med. Knud Sand, Professor, Dr. med. J. Lindhardt, Professor, Dr. med. Rich. Ege, Professor, Dr. med. Ejnar Lundsgaard, Prosektor Harald Okkels, Professor, Dr. med. Oluf Thomsen og flere andre har faaet Støtte fra Carlsbergfondet til deres videnskabelige Forskning.

Om det første Arbejdsaar paa Carlsbergfondets biologiske Institut giver Beretningen ligeledes Oplysning. Det viser sig, at Institutet, til hvilket som bekendt The Rockefeller Foundation yder et vist Tilskud, men som er opført af Carlsbergfondet og hovedsagelig drives paa Carlsbergfondets Regning, i det forløbne Aar har ydet et stort Arbejde indenfor den biologiske Videnskab, derunder Kræftforskningen. Institutet ledes af den verdensberømte danske Kræftforsker, Dr. med. Alb. Fischer, og i Aarets Løb har Videnskabsmænd fra saa godt som alle Lande i Europa deltaget i Arbejdet sammen med Dr. Fischer. Der er foretaget særlig mange Undersøgelser vedrørende Kræften, og det er ikke ringe Forventninger, man stiller til dette Instituts Arbejde for at naa til Klarhed, ikke mindst hvad angaar Kræftens Gaade.

Desuden fremgaar det af Beretningen, at der paa Carlsberg Laboratorium har været foretaget forskellige Eksperimenter og Undersøgelser af Interesse for Landbruget og Fiskerierhvervet. Saaledes har bl. a. Dr. Carsten Olsen foretaget nogle vigtige Forsøg vedrørende Jordbundens Reaktion og dens Betydning for Plantevæksten, og nogle Flytningsforsøg, der er foretaget med Fisk i 1930, har i Arbejdsaaet vist sig at give meget heldige Resultater, saaledes at man haaber, at disse Forsøg vil komme til at betyde meget for Fiskebestanden i vore Have. Der er

ogsaa foretaget nogle betydningsfulde Eksperimenter med Humle, og Carlsberg Laboratorium har som de foregaaende Aar været besøgt af Videnskabsmænd fra alle Verdens Kanter.

Desuden har Carlsbergfondet oprettet et midlertidigt marinbiologisk Laboratorium, der skal behandle det store Materiale, som de forskellige Ekspeditioner med Ekspeditionsskibet »Dana« har hjembragt fra Verdenshavene. Dette Institut, hvis Opgave det altsaa ogsaa er at arbejde til Gavn for Fiskerierhvervet, arbejder Haand i Haand med Kommissionen for Danmarks Fiskeri- og Havundersøgelser.

Under de videnskabelige Understøttelser maa desuden nævnes de overordentlig store Summer, som Carlsbergfondet har ydet til Gavn for dansk videnskabeligt Arbejde paa Grønland. Saavel afdøde Dr. Knud Rasmussen som Dr. Lauge Koch og adskillige andre kendte danske Grønlandsforskere har modtaget store Beløb til deres Ekspeditioner og til Bearbejdelse af Materiale hjembragt derfra. Carlsbergfondets Indsats gennem Aarene i hele Grønlandsspørgsmaalet har i det hele taget været af saa stor Betydning, at man har vanskeligt ved at se, hvorledes de mange Opgaver, som vor store Koloni frembyder, skulde være blevet løst uden Carlsbergfondets rundhaandede Hjælp.

Det nationalhistoriske Musæum paa Frederiksborg Slot, der opretholdes af Carlsbergfondet, har i Aarets Løb foretaget adskillige Nyindkøb og ogsaa modtaget en Del Gaver. Musæet har været besøgt af ca. 80,000 Mennesker.

I Beretningen omtales desuden Ny Carlsbergfondets Arbejdsaar. Som sædvanlig har Ny Carlsbergfondet betænkt saavel de københavnske som Provinsens Musæer med Kunstgaver, og adskillige Byer Landet over har modtaget kunstnerisk Udsmykning af forskellig Art fra Fondet. Endvidere har Fondet ydet et meget stort Beløb til Anlæggelse af den ny Folkepark ved Klampenborg og til et Parkanlæg ved Aarhus Universitet samt støttet adskillige andre gode Formaal.

Til videnskabelige Formaal har Carlsbergfondet ialt anvendt 1,381,000 Kr., og Ny Carlsbergfondets Bevillinger udgør 783,000 Kr. Med Udgiften til biologisk Instituts Drift og det marinbiologiske Laboratoriums Virksomhed kommer Carlsbergfondets Gavebudget til den danske Nation for 1932—33 ialt op paa ca. 2½ Million Kroner — et Beløb, der bedre end mange Ord siger, hvad Carlsbergfondet betyder for vort Samfund.

## FRAGTRATETALET FOR MAJ 1934

Jan.—Marts 1925 gsnlt. .... 100.0

Maj 1933....	99.0	December 1933....	98.9
Juni — ....	98.5	Januar 1934....	99.7
Juli — ....	98.2	Februar — ....	99.3
August — ....	99.2	Marts — ....	97.5
September — ....	98.6	April — ....	97.0
Oktober — ....	99.3	Maj — ....	96.6
November — ....	98.3		

*Fragtratetallet faldt fra 97.0 i April til 96.6 i Maj.*

Kursforholdene har i Maj Maaned kun paavirket Fragtratetallet uvæsentligt.

Nedgangen er foraarsaget af et betydeligt Fald for vestindisk og transatlantisk Timecharter. Iøvrigt har der været en opadgaaende Bevægelse i de forskellige Kornrater, som indgaar i Beregningen, baade fra La Plata, Donau og Australien.

Paa Grundlag af Dansk Dampskibsrederiforenings Oplægningsstatistik i Forbindelse med supplerende Oplysninger anføres nedenstaaende Oversigt, der omfatter samtlige Damp- og Motorskibe i den danske Handelsflaade.

### Oplagte danske Damp- og Motorskibe ved Maanedens Begyndelse.

		Antal Skibe	Brutto Reg. T.	Tons Dødv.
Juni 1933.....	78	190,000	289,000	
Juli — .....	50	127,000	185,000	
August — .....	41	99,000	138,000	
September — .....	38	86,000	117,000	
Oktober — .....	39	80,000	111,000	
November — .....	40	81,000	115,000	
December — .....	37	77,000	109,000	
Januar 1934.....	36	73,000	102,000	
Februar — .....	50	100,000	146,000	
Marts — .....	50	99,000	145,000	
April — .....	56	107,000	166,000	
Maj — .....	52	96,000	149,000	
Juni — .....	32	59,000	93,000	

Oplægningerne formindskedes i Maj Maaned med 37,000 Brutto Reg.-Tons.

## PROVINSMÆGLERFORENINGEN FOR DANMARK

Provinismæglerforeningen for Danmark afholdt Søndag den 17. Juni sin aarlige Generalforsamling paa Grand Hotel i Odense, i Overværelse af ca. 35 Medlemmer. Formanden, Skibsmægler P. A. Nielsen, Faaborg, bød Velkommen, og mindedes de i Aarets Løb afdøde Medlemmer, nemlig Konsul Robert Smith, Aarhus og Skibsmægler Niels Winther, Esbjerg.

Formanden foreslog paa Bestyrelsens Vegne, at man valgte Skibsmægler, Konsul Jac. Clemmensen, Odense, til Dirigent, hvilket enstemmigt vedtoges.

Formanden aflagde Beretning om Foreningens Virksomhed siden sidste Generalforsamling, af hvilken det fremgik, at Bestyrelsen i Aarets Løb har behandlet adskillige Sager, og iøvrigt haft en ret omfattende Korrespondance; for en stor Del affødt af den usunde Konkurrence fra Outsiderens Side.

Formanden fremlagde og gennemgik det reviderede Regnskab for 1933, der godkendtes.

Man gik derefter over til Valg til Bestyrelsen i Stedet for d'Herrer P. F. Cleemann, Aabenraa og H. C. Hovmand, Bandholm, der skulde fratæde efter Tur.

Skibsmægler H. C. Hovmand, Bandholm, genvalgtes, og i Stedet for Skibsmægler P. F. Cleemann, Aabenraa, der ikke ønskede at modtage Genvalg, stillede Bestyrelsen Forslag om at man indvalgte Skibsmægler Jørgen U. Jepsen, Korsør, og han valgte enstemmigt.

Til Revisor genvalgtes Skibsmægler C. Hoppe, Odense, med Skibsmægler Uffe Clemmensen, Odense, som Suppleant.

Under den følgende Diskussion er det naturligt, at Spørgsmaalet Klareringstaksterne var det Emne, der blev mest drøftet, og der fremførtes adskillige grelle Eksempler paa de Følger, Konkurrencen fra Outsiderne i flere danske Provinshavne medfører. Der er derfor Bestræbelser i Gang for at skabe virkelig ordnede Forhold, og man nærer begrundet Formodning om, at disse Bestræbelser nu omsider vil føre til et gunstigt Resultat.

Da Diskussionen var udtømt, hævdedes Generalforsamlingen, og Medlemmerne samledes til en Middag paa Grand Hotel i festligt Samvær.

So.—

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Tobaksmugling paa Engelsbaaden »Dagmar«

Om Bord paa Det forenede Dampskibsselskabs Engelsbaad »Dagmar« har Touldvæsenet opdaget 2000 Pakker Cigaretpapir à 120 Stk., 85 kg Tobak og 1000 Cigaretter. Varenne var skjult i en af Skibets Kedler, der ikke var i Brug. Der vil nu blive foretaget Afhøring af Mandskabet.

### Sømandsforbundets gamle Bestyrelse genindsat

Sømandsforbundets gamle Bestyrelse er nu genindsat efter det kommunistiske Kup for nogen Tid siden.

Ved en Urafstemning fik en Resolution, som krævede den gamle Bestyrelse indsat i alle dens Rettigheder, 1166 Stemmer imod 507 Stemmer. 93 Stemmescer var blanke og 20 ugyldige. Hr. Borgland og hans Bestyrelse har saaledes atter ubestridt Ledelsen i Sømandsforbundet.

### Den nye og den gamle »Georg Stage«

Skoleskibet »Georg Stage« er nu indkommet til Frederikshavn. Skibsværftet i Frederikshavn har som bekendt faaet overdraget Bygningen af det nye »Georg Stage«, og Værftet har i den Anledning ønsket, at Skibet kunde indgaa til Værftet i nogle Dage, da Værftets Ingeniører og den nye »Georg Stage«s Konstruktor, Overskibsingeniør Aage H. Larsen, gerne vilde bese forskellige Indretninger paa Skibet.

### Mytteriet paa »Gudrun Mærsk«

Størstedelen af Natten til Mandag foretog Kriminalassistent Glud Afhøringer af de 4 Fyrbødere og 2 Malrosere fra »Gudrun Mærsk«, sigtede for Mytteri under Skibets Ophold i Leningrad forleden. De nægtede at arbejde under Skibets Ophold i Leningrad, og de overfaldt to af Besætningen, Andersen, der paastaas at have været Strejkebryder, og Schmidt, der tog Parti for Andersen. Mandag Eftermiddag fremstilledes de 6 anholdte i et lukket Grundlovsforhør.

### Efterslet fra Sømandsstrejken

Ved Byretten afsagtes i Tirsdags Domme i den grove Voldsaffære, der Natten mellem den 17. og 18. April udspillede i Gasværkshavnen, hvor en Samling kommunistiske Sømand overfaldt to Betjente, Abrahamsen og Nielsen, der stod Vagt ved Damperen »Victoria« for at tage arbejdsvillige i Forsvar mod de strejkende. De to Betjente blev, som omtalt, uhjælpelig tilredt af de rasende Bøller, der slog og sparkede dem, indtil der kom Hjælp til. Otto Andersen og E. Dahl idømtes hver 8 Maaneders Fængsel, Knud Petersen fik 6 Maaneders Fængsel. De øvrige tiltalte, Harry Møller, Svend Petersen, Alfred Andersen og Kaj Ilbert Hansen idømtes hver 4 Mdrs. Fængsel.

### Bjerg et Lig paa 12 Meters Dybde

Den 18-aarige Tjenestekarl Jens Tychsen, Horsby, druknede forleden i den store Øbening Mergelgrav ved Hellevad. Mergelgraven er en af Sønderjyllands største; den dækker et Areal paa 4 Tdr. Land og har paa sine Steder en Dybde af 12 Meter. Falcks Redningskorps var ikke i Stand til at finde Liget af den forulykkede, og man traf

derfor Beslutning om at tilkalde Svitzers Bjergningsselskab, der har Station i Aabenraa. Ved 11 Tiden gik Svitzers Dykker ned fra Kanten af Mergelgraven, og efter en lille Times Søgning fandt han Liget paa det af Kammeraten angivne Sted. Liget laa paa ca. 12 Meters Dybde.

### Dolk mod Barberkniv

En 37-aarig sønderjydsk Sømand, Hans P. Jensen, der havde Hyre om Bord paa den amerikanske Kæmpedamper »Leviathan«, er i Følge Telegram til Pol. fra Paris i Gaar død i le Havre som Følge af Kvæstelser, han havde paa draget sig under et Slagsmaal med en Kammerat. Jensen havde været bevæbnet med Dolk, den anden med en Barberkniv.

### Skibstrafikken paa Danzigs Havn i Maj Maaned 1934

Antallet af de i Maj Maaned 1934 indgaaede Skibe var 379 Skibe med 251,608 N.R.T. mod 389 Skibe med 250,409 N.R.T. i April Maaned.

For udgaaede Skibes Vedkommende var Tallet 395 Skibe med 272,088 N.R.T. mod 387 Skibe med 239,501 N.R.T. i April Maaned.

Af de i Maj Maaned indgaaede Skibe indgik 236 Skibe med 151,326 N.R.T. i Ballast, medens 15 Skibe med 17,934 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med Maj 1933 skal anføres, at Antallet af da indgaaede Skibe var 328 med 197,228 N.R.T. og af da udgaaede Skibe 333 med 197,016 N.R.T.

Den danske Tonnage var med 67 Skibe med 38,756 N.R.T. Nr. 2 efter Tyskland med 39 Skibe med 72,180 N.R.T.

Den indgaaede Tonnage efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet:	Antal af Skibe:	Tonnage:
Danzig .....	1	—
Danmark .....	67	38,756
Tyskland .....	39	72,180
England .....	13	15,736
Estland .....	3	941
Finland .....	8	12,298
Frankrig .....	5	8,437
Grækenland .....	4	11,050
Holland .....	11	3,744
Litauen .....	1	392
Jugoslavien .....	2	5,117
Italien .....	2	5,498
Lettland .....	3	3,393
Norge .....	27	19,651
Polen .....	18	13,162
Sverige .....	72	38,089
Czekoslovakiet .....	2	442
Ungarn .....	1	2,722

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

**CHR. JENSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon: 2256  
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«

**RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.**  
(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)  
AALBORG

Telefon: 4120  
Statstelefon: 16

Telegram-Adr.:  
»Maritime«

**JOHS. UTZON**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:  
»UTZON«

ASSENS

**ALFRED LARSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER  
ASSENS

TELGR.-ADR. „SHIPPING“. — STATS-TELF. 10. — TLF. 200.  
PRIVAT TELEFON: ASSENS NR. 480.

BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**  
SKIBSMÆGLER  
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

ESBJERG

**C. BREINHOLT**  
SKIBSMÆGLER  
INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN  
ESBJERG

British Vice-Consul — Lloyds Agent  
Telefon 57 & 1262 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.

**J. LAURITZEN'S EFTF.**  
MÆGLERFORRETNING  
(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler).  
ESBJERG

Telegr.-Adr.  
»Lauritzen«

Telefon: 3  
» 822

FAABORG

**P. A. NIELSEN**  
EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE  
FAABORG

Telegramadresse: NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 509

FREDERICIA

**JULIUS MORTENSEN**

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
LLOYD'S AGENT — BRITISH VICE-CONSULATE  
(GRUNDLAET 1876)

**FREDERICIA**

TELEGR.-ADR.: "MORTENSEN" TELEF. NR.  
THE BOE CODE - SCOTT'S CODE 10th ED. 87 08 464

KALUNDBORG

**O. L. OMØE**

TLGR. ADR. **KALUNDBORG** TLGR. ADR.  
OMØE Skibsmægler Lloyds Agent OMØE

**Befragtning, Klarering, Assurance,  
Stevedoring og Spedition.**

TELEFON NO. 4. 601.  
— STEVEDOREKONTORET 625.

KOLDING

**A. GJØRDING**

**KOLDING**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

KORSØR

**P. JØRGENSEN & CO.**

SKIBSMÆGLERFORRETNING

Grundlagt 1867

Indehaver: J. U. JEPSEN, statsautoriseret Skibsmægler

**KORSØR**

Telegram-Adresse: JØRGENSEN  
The BOE Code

Telefon: 6 (3 Linier)  
Statstelefon: 11  
Efter Kontortid: 127

KØBENHAVN

**ALFRED CHRISTENSEN**

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43

Telf. 221

Dampskibsreder

Dampskibs- og Havariagent

Befragtningsforretning

ESBJERG

**MARIUS NIELSEN & SØN**

Edsv. Skibsmæglere & Dampskibsrederi

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT

BEFRAGTNINGSFORRETNING

Tel.-Adr. »Mariusons«  
Statstelefon 196

Kalvebod Brygge 4  
København V.

MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN & MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Edsvoren Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1 — Statstelf.: Mariager Nr. 6  
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“  
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

NAKSKOV

**Casper Andréa's Eftflg.**

ved

**Halfdan Rasmussen**

edsv. Skibsmægler

**NAKSKOV**

Telegr.-Adr.: „Andrea“

Statstelefon Nr. 7  
Telefon Nr. 108, 408 & 618



## DANSKE SKIBSMÆGLERE

SKIVE

SVENDBORG

**AAGE BERING**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**SKIVE**TELEFON:  
386 & 786TELEGRAM-ADR.  
"MÆGLEREN"**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**SVENDBORG**TELEGRAM-ADR.: SHIPPING  
THE BOE CODETELEFONER: 1151—955  
PRIVAT: 1551

SVENDBORG

VEJLE

**E. W. v. d. HUDE & SØN**

Etableret 1852 A. TREJLL Etableret 1852

**SVENDBORG**

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

LLOYD'S AGENT TYSK KONSULAT

Telefoner: 25, 133, 262 og Stat 2. Telegr.-Adr.: »Hude«, Svendborg.

**F. H. Lauenborg Christensen**

(C. HOLMS EFTERF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Vejle

TELEFONER: 11 OG 12

TELEGR.-ADR.: »ACTING«

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

FORTSAT FRA SIDE 295

**Traadløs Stabelafløbning**

En Damper paa 17,000 Tons, tilhørende Holland-Sydfrika-Linien, er i Dag fra Pretoria blevet søsat fra et Værft i Nærheden af Amsterdam. Gennem et traadløst System, der havde krævet meget udviklede Forholdsregler og fuldstændig Synkronisering gennem et stort Arbejde af Radiotelegrafvæsenets og Kablelegrafvæsenets Ingeniører var det blevet gjort muligt at lade Stabelafløbningen foregaa ved, at Ministerpræsident Hertzog, Sydafrika, og Ministerpræsident Colijn i Holland samtidigt trykkede paa en Knap. Det er første Gang i Fremskridtets Annaler, at en Damper er blevet søsat ad traadløs Vej.

**Ny Motorfærge til Hundested-Grenaa**

Torsdag den 7. Juni foretoges paa Nakskov Skivsværft Stabelafløbningen af den nye Motorfærge »Djursland« til Hundested-Grenaa Overfarten, bestilt af A/S Hundested-Grenaa Færgesart.

Færgen har følgende Hoveddimensioner: Længde 50.00 m; Bredde 10.00 m; Dybgang 3.65 m og er bygget til Germanischer Lloyd's højeste Klasse.

Færgen bliver drevet af 2 Stk. 450 E.H.K. Motorer fra A/S Vølund, København, og vil faa en Fart af 12½ Knob. Paa Hoveddækket er der Plads til ca. 40 Automobiler, og over Automobildækket findes et rummeligt Promenade-dæk med Spise- og Rygesalon samt Veranda.

Under Dækket findes store Saloner for henholdsvis Damer og Herrer samt en Række Sovekahytter foruden Kamre til Færgens Besætning.

Forinden Stabelafløbningen blev Færgen døbt af Fru Haumann-Roed, Spørring, der knuste den traditionelle Flaske Champagne mod Stævnen, hvorefter Skibet gled af Beddingen.

Efter den vellykkede Afløbning bugseredes Færgen til Monteringskajen, og i Løbet af kort Tid vil Færgen have faaet Maskinanlæg etc. installeret og indgaa i sin nye Rute.

Med dette Skibe har Nakskov Skivsværft bygget 5 Automobilfærger.

**Krav om dansk Klareringsbevis**

Skibsførerforeningen har henvendt sig til Søfartsraadet med Anmodning om, at man vil tage Spørgsmaalet om Anskaffelse af et dansk Udklaringsbevis op til Behandling. Dette er foranlediget af en Række Henvendelser, som med Mellemrum rettes til Skibsførerforeningen med Forespørgsel om Aarsagen til, at der ved Udklarering fra dansk Havn ikke medgives Skibe et Udklaringscertifikat, i Lighed med de Certifikater, Skibe modtager ved Udklarering fra udenlandske Havne. Skibsførerforeningen har undersøgt dette Forhold, og gennem Henvendelser til her-værende Mæglerfirmaer og det danske Toldvæsen viser det sig, at saadanne Dokumenter ikke udstedes. I Skrivelserne oplyses, at Foreningen fornylig atter har modtaget en Henvendelse fra en Skibsfører i oversøisk Fart, hvoraf gengives følgende:

»Jeg afgik fra København bestemt til italiensk Havn, men blev telegrafisk omdestineret til New York. At jeg ingen amerikanske Papirer havde (Crewlist, Bill of Health), blev der set bort fra, da jeg var omdestineret til Søs, men jeg havde ikke Spor af danske Klareringspapirer,

hvilket var lige ved at bringe mig i Ubehageligheder. Jeg klarede mig ved at forelægge Collector of Customs min Folkeliste, hvor der paa Forsiden staar »mønstreret og passerer til Middelhavet[, og Mønstringskontorets Stempel, som jeg forklarede var »Shipping office«s Klareringsstempel. Dette tog man for gode Varer, omend noget trevent, men jeg har været ude for noget lignende før. Ved Indklarering paa Toldboden i de fleste udenlandske Havne er det første Spørgsmaal gerne »Clearance from last port«.

**Roosevelt vil ikke underskrive Søfartskoden**

Præsident Roosevelt har nægtet at underskrive Søfartskoden. I Det hvide Hus mener man, at der er Mulighed for, at Koden kan ændres paa en saadan Maade, at Præsident Roosevelt kan tiltræde den. Det forlyder, at det er Kodens Stabiliseringsbestemmelse, som Præsident Roosevelt ikke kan tiltræde.

**PERSONALIA****Vi gratulerer —**

Den 1. Juli fylder Kaptajn Th. J. Madsen 60 Aar. Kaptajn Madsen er Fører af D. F. D. S.' Passagerdamper »København«.

Lods ved Københavns Lodseri, Skjold Krøyer, fylder den 14. Juli 50 Aar.

Skibsinspektør under Grønlands Styrelse, Kaptajn N. V. S. Thorsen, R. af Dbg., er benaadet med Dannebrogsmændenes Hæderstegn.

Skibsfører af 1. Grad N. Larsen er konstitueret som Fyrforvalter.

Naar M/S »Disko« omkring d. 15. Juli vender tilbage fra sin anden Grønlandsrejse i Aar, vil denne Rejse for »Disko«s Fører, Kaptajn H. F. V. Hansen, forme sig som en Art Jubilæum, idet Kaptajn Hansen dermed fuldender sin hundrede Rundrejse til Grønland, regnet fra den Gang, Kaptajn Hansen som ung Mand i 1896 startede sin Løbebane i Grønlandske Handel som 2. Styrmand i Barkskibet »Nordlyset«.

Den 1. Februar 1920 blev Kaptajn Hansen Fører i Grønlands Handel, først af Barkskibet »Thorvaldsen«, senere fra 1923 af S/S »Gertrud Rask« og endelig siden 1927 af Motorskibet »Disko«.

Med dette Skib gør Kaptajn Hansen 4 eller 5 Rundrejser aarlig, og dette har været medvirkende til, at Kaptajn Hansen, naar han nu kommer hjem i Juli, kan fuldføre sin 100. Rundrejse mellem Danmark og Grønland som Styrmand og Fører i den Kgl. Grønlandske Handel.

**Dødsfald****Fhv. Skibsfører Frederik Pade**

En af D. F. D. S.s tidligere Førere, Kaptajn Frederik Pade, er i Tirsdags død i sit Hjem i Strib, 59 Aar gammel.

Kaptajn F. Pade, der var født i Nørrebro ved Kolding, kom efter at have sejlet med Sejlskibe den 1. Oktober 1902 ind i Selskabet som Aspirant. I 1904 blev han udnævnt til 2. Styrmand og i 1912 til 1. Styrmand. Han sejlede i mange Aar i denne Egenskab i Aarhusbaadene, hvor hans elskværdige Væsen skaffede ham mange Venner blandt Passagererne. Kaptajn Pade, der i 1930 blev udnævnt til Fører, førte en Tid Dampskibet »C. P. A. Koch« og derefter »Dronning Maud«.

## POSITIONSLISTE PR. 19. JUNI 1934

## A

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, pass. Kbhvn. 18.6.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Blach, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aarø*, Larsen, afg. Köping 18.6. til Gefle.  
 s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Algarve*, Lund, afg. forv. Kbhvn. 25.6. til Antw.  
 s.s. *Alssund*, Nielsen, afg. New York 13.6. til St. Thomas.  
 s.s. *Amalienborg*, ank. London 9.6.  
 m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Constanza 4.6.  
 m.t. *Anna Mærsk*, afg. San Pedro 27.5.  
 m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, ank. B. Aires 16.6.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Santos 16.6. til Rio.  
 s.s. *Arnold Mærsk*, ank. Archangel 1.6.  
 s.s. *Askø*, Kolster, ank. Gefle 14.6.  
 m.s. *Asnæs*, Ankersen, ank. Kbhvn.  
 m.s. *Astoria*, Nørregaard, ank. Yokohama 13.6.  
 s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Danzig 10.6.  
 s.s. *Activ*, Lorentzen, ank. Le Havre 25.6.

## B

- s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Bellona*, afg. Newc. forv. 26.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Benedikt*, Clausen, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro Ruten.  
 m.t. *Bente Mærsk*, ank. Campana 8.6.  
 s.s. *Bergenhus*, Schmidt, afg. Trondheim forv. 20.6.  
 s.s. *Betty Mærsk*, afg. W. Hartlepool 6.6.  
 s.s. *Birgit*, Lisberg, ank. Rangoon 15.6.  
 s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Kbhvn. 3.6.  
 s.s. *Bogø*, Nielsen, afg. Archangel 14.6. til Dunkirk.  
 m.s. *Bonavista*, Christensen, pass. Fornæs N. 11.6. p. R. t. Aarhus.  
 m.s. *Bornholm*, Petersen, ank. Lapaluoto 11.6.  
 s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Gdynia 16.6.  
 s.s. *Botnia*, Ekholdt, ank. Reykjavik 16.6.  
 s.s. *Brasilien*, Aggerholm, afg. Tyne 9.6.  
 m.s. *Bretagne*, Egetoft, afg. Constanza 4.6.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Kbhvn. 18.6.  
 s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Melilla forv. 19.6. til Oran.  
 s.s. *Brosund*, Hansen, afg. Guantanamo 2.6. til Queens-town.  
 s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Middelfart forv. 19.6. til Kolding.

## C

- m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, afg. Kbhvn. 26.5. til B. Ajres.  
 m.t. *Caroline Mærsk*, ank. Balbao 28.5.  
 m.s. *Chastine Mærsk*, ank. Port de Bouc 3.6.  
 s.s. *Christiansborg*, afg. Miami 10.6.  
 m.s. *Christian Holm*, Madsen, ank. Santos 18.6.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Valencia 12.6. til Lissabon.  
 s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Holm, afg. Burntisland 14.6. til Danzig.  
 m.s. *Columbia*, Barfoed, ank. Karlshamn 16.6.  
 s.s. *Cornelia Mærsk*, ank. Casablanca 4.6.  
 s.s. *Cyril*, Farup, ank. Archangel 11.6.

## D

- s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. Kbhvn. 23.6. til London.  
 s.s. *Dana*, Bang, ank. Port de Bouc 15.6.  
 m.t. *Danmark*, Bjark, afg. Baytown 16.6. til Aruba.  
 s.s. *Delaware*, afg. Kbhvn. forv. 23.6.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Aalborg 29.6. til Newcastle.  
 s.s. *Douro*, Kann, afg. Memel 23.6. til Kbhvn.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, ank. Kbhvn. 15.6.  
 s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

12. 6. 34

LONDON.....	22,40	MADRID.....	61,05
NEWYORK.....	444,75	AMSTERDAM.....	301,90
BERLIN.....	169,30	STOCKHOLM.....	115,60
PARIS.....	29,50	OSLO.....	112,65
ANTWERPEN.....	103,95	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	144,60	PRAG.....	18,60
ROM.....	38,50	WARZAWA.....	84,50

## E

- s.s. *Ebro*, Hansen, ank. Kbhvn. 15.6.  
 s.s. *Effie Mærsk*, afg. Odense 9.6.  
 s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Antw. forv. 23.6. til Casablanca.  
 s.s. *Elie*, Larsen, pass. Kbhvn. 16.6. p. R. t. Alicante.  
 s.s. *Ellensborg*, afg. Kbhvn. 15.6.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, ank. Bordeaux 3.6.  
 s.s. *Elsborg*, ank. London 18.6.  
 s.s. *Emilie Mærsk*, ank. Leningrad 9.6.  
 m.t. *Emma Mærsk*, afg. Venezuela 26.5.  
 m.s. *England*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, ank. Iggesund 20.6.  
 s.s. *Estland*, Poulsen, ank. Limerick 14.6.

## F

- s.s. *Falken*, Jønson, Kbhvn.-Haderslev-Aabenraa-Sønderborg Ruten.  
 s.s. *Fanø*, Korff, afg. Jarrow 16.6. til Gøteborg.  
 s.s. *Fiona*, Blom, Kbhvn.-Nyborg-Rudkøbing-Svendborg Ruten.  
 s.s. *Flora*, Nielsen, afg. Antw. 18.6. til Frederikshavn.  
 s.s. *Flynderborg*, ank. London 17.6.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart? Kolding Ruten.  
 s.s. *Fredensborg*, pass. Kbhvn. 15.6.  
 s.s. *Frederiksborg*, ank. Hull 16.6.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Oslo 16.6. til New York.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Brinch, afg. Grangemouth 6.6. til U. S.A. Northern Range.

## G

- s.s. *Garonne*, Kajs, afg. forv. Kbhvn. 23.6. til Antw.  
 s.s. *Gautatyr*, Abrahamsen, ank. Danzig 18.6.  
 s.s. *Georgia*, Jørgensen, afg. forv. Gdynia 22.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Gerda Toft*, ank. Southampton 12.6.  
 m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. Shanghai 4.6.  
 s.s. *Gorm*, Bastholm, afg. New Orleans 11.6. til N.folk V.  
 s.s. *Grønland*, Meinertz, afg. Zeebriigge 17.6.  
 s.s. *Guðrun Mærsk*, ank. Leningrad 7.6.  
 s.s. *Gunvor Mærsk*, ank. Leningrad 8.6.

## H

- s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. forv. Kalundborg 24.6.  
 s.s. *Halfdan*, Thomsen, afg. Aarhus forv. 19.6. til Odense.  
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. Windau 12.6.  
 s.s. *Hans Mærsk*, afg. Brighton 23.5.  
 s.s. *Harald*, Clemmensen, afg. Liverpool forv. 22.6. til Swansea.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newcastle forv. 26.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Kbhvn. 6.6. til Leningrad.  
 s.s. *Hindholm*, Møller, afg. Danzig forv. 18.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Danzig 14.6. til Warrington.  
 s.s. *Hroar*, Oest Jacobsen, afg. Hull 22.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Hulda Mærsk*, pass. Skagen 13.6. sydgd.

## I

- m.s. *Indien*, Broner, ank. Kbhvn. 16.6.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Goole 15.6. til Drammen.  
 s.s. *Inge Mærsk*, ank. Sukkertoppen 6.6.  
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Onega 10.6.  
 m.s. *Irland*, Petersen, afg. Progreso 2.6.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Reykjavik 16.6. til Akureyri.  
 s.s. *Ivar*, Clausen, afg. Montreal 6.6. til Kbhvn.

## J

- s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
 s.s. *Jacob Mærsk*, afg. Aalborg 26.5.  
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. London 13.6.  
 m.t. *Jane Mærsk*, afg. Falmouth 29.5.  
 s.s. *Jessie Mærsk*, afg. Amsterdam 30.5.  
 s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Dublin 8.6.  
 s.s. *Jolantha*, Hansen, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, ank. Assens 15.6.

## K

- s.s. *Kai*, Friis, afg. Parrsborough 8.6. til Garston.  
 s.s. *Katholm*, Christensen, afg. Manchester forv. 20.6. til Birkenhead.

s.s. *Kentucky*, Hansen, afg. Swansea forv. 18.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Kirsten Mærsk*, afg. Leningrad 3.6.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.E.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, afg. Leningrad 17.6.  
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Danzig forv. 20.6. til Manchester.  
 s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Peonard, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.

## L

s.s. *Laura Mærsk*, ank. Archangel 4.6.  
 m.s. *Leice Mærsk*, afg. Yokohama 10.6.  
 s.s. *Lexa Mærsk*, ank. London 8.6.  
 s.s. *Lica Mærsk*, ank. Archangel 26.5.  
 s.s. *Lilleborg*, ank. Vejle 17.6.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Dublin 15.6.  
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, afg. Amsterdam 13.6.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Rotterdam 9.6. til B. Aires.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Hjorth, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Maine*, Jensen, afg. Tyne 8.6.  
 s.s. *Maja*, Bergstedt, Aarhus-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Riga 15.6.  
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Danzig 11.6.  
 m.l. *Marie Mærsk*, ank. Continentet 7.6.  
 s.s. *Margrethe*, Madsen, afg. London forv. 20.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Martin Carl*, Hjorth, ank. Sønderborg 18.6.  
 s.s. *Maryland*, Ankersen, afg. Tyne 28.5.  
 s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Archangel 5.6.  
 s.s. *Minsk*, Nielsen, afg. Gdynia forv. 22.6. til Danzig.  
 s.s. *Møen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Pedersen, afg. London 17.6.  
 s.s. *Nevada*, Kolster, afg. Tyne 29.5.  
 m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. Montreal 6.6.  
 s.s. *Nidaros*, Henriksen, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 m.s. *Niel Mærsk*, ank. New York 4.6.  
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, ank. Southampton 8.6.  
 s.s. *Nordborg*, afg. Kbhvn. 18.6.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Falk, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Danzig forv. 21.6. til Preston.  
 m.s. *Olympia*, Røder, afg. Sevilla 16.6.  
 s.s. *Oluf Mærsk*, ank. Soroka 31.5.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Lissabon 14.6. til Gøteborg.  
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Dieppe 16.6.

## P

s.s. *Paris*, Larsen, ank. Leningrad 13.6.  
 m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. San Pedro 1.6.  
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, ank. Hammershavn 20.6.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsøe, ank. Bremen 11.6.

## R

s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Leith forv. 19.6. til Helsingør.  
 s.s. *Rita Mærsk*, afg. Archangel 9.5.  
 s.s. *Riga*, Westergaard, ank. Bogense 16.6.  
 s.s. *Robert Mærsk*, afg. Archangel 5.6.  
 s.s. *Rosenborg*, ank. Grimsby 15.6.  
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Kbhvn. forv. 25.6. til Nakskov.  
 s.s. *Romø*, Thomsen, afg. Leningrad 15.6. til Grimsby.

## S

m.s. *Sally Mærsk*, afg. Rosario 27.5.  
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Køge 17.6.  
 s.s. *Scandia*, Michelsen, ank. Hamburg forv. 19.6.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Tuborg forv. 22.6.

s.s. *Seine*, Vasse, afg. Bordeaux forv. 18.6. til La Pallice.  
 s.s. *Sejro*, Langlykke, ank. Pernau 18.6.  
 s.s. *Sigrun*, Pedersen, afg. Antw. forv. 19.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Silkeborg*, afg. Kemi 15.6.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Leningrad 17.6.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. forv. Kbhvn. 23.6.  
 s.s. *Skodsborg*, ank. Southampton 14.6.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Vaag forv. 18.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Slesvig*, Svarrer Nielsen, ank. Southampton 17.6.  
 s.s. *Sonja*, Duhn, pass. Azorerne 5.6. til R. t. Dublin.  
 s.s. *Sonja Mærsk*, afg. Sydney 8.6.  
 s.s. *Stadion II*, afg. Skien forv. 21.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, pass. Azorerne 5.6. til Martinique.  
 m.s. *Start*, Olsen, afg. Landarkrok 14.6.  
 s.s. *Stegelborg*, pass. Kbhvn. 15.6.  
 s.s. *Stjerneborg*, ank. Grays Harbour 16.5.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, afg. Leningrad 10.6.  
 s.s. *Susan Mærsk*, afg. Domingo City 25.5.  
 s.s. *Svanhild*, Kristoffersen, afg. Danzig forv. 19.6. til Manchester.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Nykøb. F. 19.6. til Danzig.  
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Kbhvn. 18.6. til Horsens.  
 s.s. *Søborg*, ank. Riga 14.6.  
 s.s. *Sønderjylland*, Jarltorp, Kbhvn.-Sønderjylland.

## T

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 12.6. til Manchester.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, afg. Dakar 9.6.  
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Ballen, Samsø 19.6.  
 s.s. *Tempo*, Sørensen, ank. Aalborg 20.6.  
 s.s. *Tennessee*, Arel, afg. Garston forv. 22.6. til Antw.  
 s.s. *Thyra*, Jans, afg. Aalborg 21.6. til Leith.  
 s.s. *Tiber*, Hull, afg. Riga forv. 19.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Neapel forv. 21.6. til Catania.  
 s.s. *Tovetil*, Vilsmark, afg. Dakar 19.6. til Marseilles og/eller Carontes.  
 s.s. *Trio*, Svane, pass. Brunsbüttel 18.6.  
 s.s. *Trondhjem*, Thomsen, afg. Stettin 20.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Sevilla forv. 19.6. til Lissabon.

## U

s.s. *Uffe*, Hav, afg. Antw. forv. 22.6. til Kbhvn.  
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. New York 16.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Uranienborg*, ank. Kaskø 7.6.

## V

s.s. *Vendia*, Lund, ank. Le Havre forv. 23.6.  
 s.s. *Vibeke Mærsk*, forv. ank. Garston 17.6.  
 s.s. *Viborg*, afg. Antwerpen 15.6.  
 m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, afg. Burnburry 10.6.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Kiilsgaard, ank. Randers forv. 24.6.  
 s.s. *Vidar*, Fischer, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Gyhrs, afg. Rio 9.6. til Kbhvn.  
 m.s. *Vistula*, afg. Svendborg 22.6. til Kbhvn.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Bayonne 14.6.

## Y

s.s. *Ydun*, Fjeldborg, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Jensen, Aalborg-Hamborg Ruten.

## Ø

s.s. *Ørneborg*, afg. Kemi 15.6.

## Positionsliste for Sejlskibe 19.6.34

s.s. 3m. Sk. *Albert*, Christoffersen, ank. Oporto 17.6.  
 3m. Sk. *Alf*, Jørgensen, afg. Gaultois N.F. 15.6.  
 3m. Sk. *Clytia*, Hansen, afg. Esbjerg 15.6. til Kristianssand.  
 3m. Sk. *Galathea*, Nielsen, afg. Newcastle 11.6.  
 3m. Sk. *Nathalia*, Rasmussen, afg. Libau 12.6.  
 3m. m.Sk. *Nordstjernen*, Kristensen, afg. Exmouth 11.6.  
 3m. Sk. *Skandia*, Harris, ank. Danzig 15.6.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
**ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL**

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
**AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.**

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer

# DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION  
KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING  
AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28  
Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

\*

KØBENHAVN K.  
Telegram-Adresse: PACAO

DAMPSKIBSSELSKABERNE

## „PACIFIC“ & „NORDANIA“

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 &amp; 4248 - Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH  
Korresponderende Reder

## M. B. COHN

TOLDBODVEJ 22  
KØBENHAVN  
K.TELEFON 1408  
TELEGRAM-ADR.:  
AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

Telefoner { Grimsby No. 6621  
Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

## JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,  
Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

88, Mosley Street ... Manchester  
7, Chapel Street ... Liverpool  
Somerton Buildings,  
John Bright Street Birmingham  
229, Swan Arcade. Bradford  
"York House",  
5/7, St. Mary Axe, London, E. C. 3  
King's Dock . . . . Immingham

## HERMAN ANDERSSON

Etabl. 1902

Adm. Dir.: A. F. WILÉN

Skibsmæglere · Assurance · Speditører

Tel.-Adr. ANDERSSONCO. Coder: Alle Shipping-Coder

## ULEABORG & HAUKIPUDAS

Medlem af The Baltic and International Maritime Conference  
Medlem af The Finnish Shipbrokers Association  
Spansk Vicekonsulat

## VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM  
ANTWERP

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Coder: Scotts, Watkins, Bentleys.

## A.B. Ostrobotnia Stevedore O.Y.

WASA

Medlemmer af

THE ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Repræsentant i København: Jørgen A. Rasmussen

## O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

WASA (Finland)

Medlemmer af

THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND

Tel.-Adr. EKLOF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

## D. EKLÖF & Co.

SKIBSMÆGLERE

BEFRAGTNING, ASSURANCE &amp; SPEDITION

YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)

og MÖLLERSVIK &amp; HIMANGO

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

## CADENIUS & GRAHN A/B

SKIBSMÆGLERE

DAMPSKIBS- &amp; BEFRAGTNINGS AGENTER

KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

KOTKA - Finland

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka»

## SCANDINAVIAN COAL BUYERS

IN A NUTSHELL

GUIDE TO SCANDINAVIAN COAL IMPORTERS,

COAL AGENTS AND SHIPOWNERS

Price, 10/-, post free.

SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE

(The International Weekly)

33, Amaliegade

Copenhagen, Denmark

FOREIGN BUNKERING

TOWAGE

STEVEDORING

PROVISION-

AGENTS

# DANISH MARITIME SERVICE

TELEGRAMS:  
"AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

COPENHAGEN

# Efterretninger for Søfarende.

Udgiven af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

50. Aargang.

København 20. Juni 1934.

Nr. 25.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E.-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters 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, og de der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

## I. Østersøen.

1408. Sverige. Kalmarsund. Utgrunden Fyrskib genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 24/1524. Stockholm 1934.)  
Fyrskibet *Utgrunden* paa c. 56° 21' N. 16° 15' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 23/1291 1934.)
1409. (P). Sverige. Gotland W.-Kyst. Stora Karlsö Fyr. Radiofyr oprettes.  
(U. f. s. Nr. 24/1577. Stockholm 1934.)  
I Løbet af 1934 oprettes ved *Stora Karlsö Fyr* paa c. 57° 17' N. 17° 58' E. et Radiofyr. Radiosignalet indledes med Bogstaverne KS afgivet 2 Gange.  
(Kort Nr. 268 og 269.)
1410. Sverige. Hävringe Fyrskib S. Utlängan Fyr SE. Drivende Miner.  
(U. f. s. Nr. 24/1573. Stockholm 1934.)  
1. En drivende Mine er observeret paa c. 58° 25' N. 17° 31' E., c. 8,5 Sm S. for *Hävringe Fyrskib*. Minen observeredes saavel den 11. som den 12. Juni d. A.  
2. En flydende Genstand, sandsynligvis en Mine, observeredes om Em. den 12. Juni d. A. c. 10 Sm SE. for *Utlängan Fyr*.
1411. (P). Sverige. Stockholm Skærgaard. Grönö udde Fyr forandres og flyttes.  
(U. f. s. Nr. 24/1523. Stockholm 1934.)  
E. f. S. Nr. 24/1345 1934 annulleres og erstattes med:  
*Grönö udde Fyr* paa c. 59° 12',<sub>6</sub> N. 18° 34',<sub>2</sub> E., der normalt er slukket fra den 6. Juni til den 6. Juli, vil i Løbet af denne Tid blive forandret, saaledes at Lysevnen forøges. Samtidig flyttes Fyret c. 17 m S. efter. Fyrbygningen bliver et sort, c. 4 m højt, rundt Taarn med en hvid Fyrbaake. Flammens Højde: c. 7 m. Synsvidde: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys.
1412. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Söderhamnsleden. Uddybningsarbejder.  
(U. f. s. Nr. 24/1583. Stockholm 1934.)  
Ved *Grundvik Fyr Duc d'Albe* paa c. 61° 18',<sub>0</sub> N. 17° 08',<sub>1</sub> E. er paabegyndt Uddybningsarbejder, der paaregnes at vare c. 6 Uger.  
Som en midlertidig Foranstaltning er der, saalænge Arbejdet varer, afmærket et 4 m dybt Løb N. og E. om Fyret for Fartøjer paa op til 3,<sub>9</sub> m Dybgaende. Løbet afmærkes paa S.-Siden med 3 sorte og paa N.-Siden med 4 røde Bøjer.  
For at Uddybningsarbejdet ikke skal blive forstyrret, henvises Skibe med ovennævnte Dybgaende til det midlertidige Løb.

1413. **Sverige. Bottniske Bugt. Malören Fyr atter tændt.**  
(U. f. s. Nr. 24/1574. Stockholm 1934.)  
*Malören Fyr* paa c.  $65^{\circ} 32' N. 23^{\circ} 34' E.$  er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 4/195 1934.)
1414. **Finland. Bottniske Bugt. Ajos. Afmærkning forandret.**  
(U. f. s. Nr. 16/461. Helsingfors 1934.)  
Den hvide Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa  $65^{\circ} 40' 34'' N. 24^{\circ} 36' 33'' E.$  er ombyttet med en hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste.
1415. **Finland. Bottniske Bugt. Kemi Fyrskib genudlagt.**  
(U. f. s. Nr. 16/463. Helsingfors 1934.)  
Fyrskibet *Kemi* paa c.  $65^{\circ} 26' N. 24^{\circ} 22' E.$  er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 47/2876 1933.)
1416. **Finland. Bottniske Bugt. Ulkokrunni Anduvningstønde genudlagt.**  
(U. f. s. Nr. 16/462. Helsingfors 1934.)  
*Ulkokrunni angöringsboj* paa c.  $65^{\circ} 22' N. 24^{\circ} 25' E.$  er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 47/2877 1933.)
1417. **Finland. Bottniske Bugt. Nahkiainen Fyrskib genudlagt.**  
(U. f. s. Nr. 16/474. Helsingfors 1934.)  
Fyrskibet *Nahkiainen* paa c.  $64^{\circ} 36' N. 23^{\circ} 51' E.$  er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 47/2879 1933.)
1418. **Finland. Bottniske Bugt. Helsingkallan Lys- og Fløjtetønde genudlagt.**  
(U. f. s. Nr. 16/464. Helsingfors 1934.)  
Lys- og Fløjtetønden *Helsingkallan* paa c.  $63^{\circ} 36' N. 21^{\circ} 49' E.$  er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 48/2729 1933.)
1419. **Danzigomraadet. Weichsel Munding. Neufähr. Afmærkning. Advarsel.**  
(N. f. S. Nr. 23/2060. Berlin 1934.)  
Som Afmærkning for Indsejlingen til *Weichsel Munding* ved *Neufähr* er ved W.-Kanten af Renden udlagt to røde Spirtønder mærket henholdsvis *Neufähr 1* og *Neufähr 2*. Den inderste Tønde ligger c. 250 m W. for Fiskerfyret paa Molen, den yderste c. 300 m NNE. for den inderste Tønde i Pejlingen *Neufähr Mole*.  
Indløbsrenden er c. 60 m bred med en Mindstedybde af  $3,5$  m. Man advares imod Sandbanken mellem Renden og Molen, hvor Dybden kun er  $2,2$  m.  
c.  $54^{\circ} 23' N. 18^{\circ} 47' E.$

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

1420. **(P). Danmark. Sundet. Helsingør. Tids- og Vindsignaler indstilles midlertidigt.**  
Paa Grund af Eftersyn vil fra den 8. Juli til den 21. Juli d. A., begge Dage inklusive, Tids- og Vindsignalerne ikke blive afgivet fra Karantæne- og Lodshuset paa S.-Molen.  
*Helsingør:* c.  $56^{\circ} 02',1 N. 12^{\circ} 37',4 E.$
1421. **Danmark. Sundet. Vedbæk Fiskeri- og Lystbaadehavn. Fyr flyttet.**  
Arbejderne paa den nye Dækmole er nu saa vidt fremskredet, at det røde, faste Fyr er flyttet ud paa Hovedet af Dækmolen.  
c.  $55^{\circ} 31' N. 12^{\circ} 34' E.$   
(E. f. S. Nr. 22/1286 og 23/1317 1934. Kort Nr. 312 og 210. Havnelods, Side 192. Fyr-Fort. Nr. 228.)

- 1422. Danmark. Sundet. København Yderhavn. Langeliniemolen. Uddybning.**  
Omraadet langs med (c. 450 m) og ud for den N.-ligste Del af Langeliniemolen indtil W.-Grænsen for 8,1 m Løbet gennem Yderhavnen er uddybet til 9,1 m. Samtidig er den paabegyndte Udvidelse af Langeliniekajen fuldført for de N.-ligste 250 m's Vedkommende.  
c. 55° 42',<sub>1</sub> N. 12° 36',<sub>4</sub> E.  
(Kort Nr. 303, 285, 249 og 210. Danske Lods, Side 267. Havnelods, Side 105 og 107.)
- 1423. (T). Danmark. Sundet. Kastrup Havn S. Kloakledning under Udførelse. Midlertidig Fyrbelysning.**  
Fra Kloakpumpestationen tæt S. for *Kastrup Havn* skal der føres en undersøisk Kloakledning i E.-lig Retning c. 300 m ud til 2 m-Kurven.  
Nedramningen af en Pælerække til Brug under Nedlægningen af Ledningen er paabegyndt. Den til enhver Tid yderste Pæl afmærkes med en klar Lanterne.  
(Kort Nr. 303, 285, 249, 210 og 278. Danske Lods, Side 275.)
- 1424. (T). Sverige. Sundet. Falsterborev Fyrskib midlertidig ombyttet.**  
(U. f. s. Nr. 24/1525. Stockholm 1934.)  
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 23/1320 1934 meddeles, at Fyrskibet *Falsterborev* paa c. 55° 17' N. 12° 47' E. midlertidig er ombyttet med det deri nævnte Reservefyrskib.  
(E. f. S. Nr. 23/1320 1934.)
- 1425. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Oreby Rende. Dybde aftaget.**  
Dybden er enkelte Steder i *Oreby* gravede Rende aftaget til 4,3 m. En Oprensning vil snarest finde Sted.  
*Oreby*: c. 54° 49',<sub>6</sub> N. 11° 35',<sub>8</sub> E.  
(Havnelods, Side 150 og 162.)
- 1426. (P). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Rudkøbing S. Afmærkning forandres.**  
Den N.-ligste røde Stage paa 54° 55' (33") N. 12° 40' (42") E. i det nye 3,8 m Løb S. for *Rudkøbing* vil i Løbet af den nærmeste Tid blive forsynet med 1 opadvendt Kost.  
(E. f. S. Nr. 9/459 1934. Kort Nr. 302, 297. Danske Lods, Side 562. Søm.-Fort. Side 88, Nr. 26 a.)

(Se Tillæg.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1427. Danmark. Kattegat. Randers Fjord N. Boels Rev. Vrag fjernet.**  
Vraget af Galeasen *Aline*, der var strandet paa 56° 39' (02") N. 10° 23' (21") E., er fjernet.  
(E. f. S. Nr. 24/1369 1934.)
- 1428. (P). Danmark. Kattegat. Østre-Flak WNW. Vrag.**  
Fiskere fra *Asaa* rapporterer den 12. Juni d. A. at have observeret et Vrag, hvorfra Masten ragede c. 1½ m over Vandet, paa c. 56° 59',<sub>8</sub> N. 10° 44',<sub>7</sub> E., c. 2 Sm NW. for den røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost *Østlige-Knold E*.  
Stedet vil blive nærmere undersøgt.
- 1429. Sverige. Kattegat. Falkenberg. Lystønde genudlagt.**  
(U. f. s. Nr. 24/1529. Stockholm 1934.)  
*Falkenbergs lysboj* paa c. 56° 53',<sub>2</sub> N. 12° 28',<sub>6</sub> E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 23/1324 1934.)
- 1430. Sverige. Kattegat. Lille Middelgrund. Lys- og Fløjtetønde genudlagt.**  
(U. f. s. Nr. 24/1530. Stockholm 1934.)  
Lys- og Fløjtetønden *Lilla Middelgrund* paa c. 56° 57' N. 11° 58' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 20/1115 1934.)

- 1431. (T). Sverige. Kattegat. Fladen Fyrskib ombyttes midlertidigt.**  
(U. f. s. Nr. 24/1531. Stockholm 1934.)  
I Begyndelsen af Juli d. A. ombyttes Fyrskibet *Fladen* paa c. 57° 13' N. 11° 51' E. midlertidigt for c. 1 Maaned med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „*Reserv*“. Fyrkarakter og Lufttaagesignal er uforandrede, medens Reservefyrskibet ikke har Undervandstaagesignal.
- 1432. (T). Sverige. Kattegat. Vinga NW. Vinga ungar Lys- og Fløjtetønde midlertidig ombyttet.**  
(U. f. s. Nr. 24/1532. Stockholm 1934.)  
Lys- og Fløjtetønden *Vinga ungar* paa c. 57° 39' N. 11° 34' E. er midlertidig ombyttet med en almindelig rød Lystønde med samme Fyrkarakter.  
(E. f. S. Nr. 21/1185 1934.)
- 1433. (P). Norge. Skagerrak. Randøsund. Mannevigodden Fyr forandres.**  
(B. f. F. Nr. 12. Oslo 1934.)  
I Løbet af 1934 forandres *Mannevigodden* Fyr paa c. 58° 06',<sub>5</sub> N. 8° 07',<sub>3</sub> E. til at vise hvidt og rødt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser.  
(Kort Nr. 236.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1434. - Nordsøen. Devil's Hole E. Dybder.**  
(Meddelelse fra Føreren af Kabeldamperen Edouard<sup>1</sup>, Suenson.)  
Under Kabelreparation i *Nordsøen* er fundet følgende Dybder:  
115 m paa 56° 36' (00") N. 1° 07' (33") E.  
136 m — 56° 36' (02") N. 1° 07' (38") E.  
139 m — 56° 36' (08") N. 1° 07' (57") E.  
120 m — 56° 36' (24") N. 1° 08' (21") E.  
(Kort Nr. 264.)
- 1435. (P). Danmark. Nordsøen. Tiderne for Radiofyr's Klartvejsudsendelser forandres.**  
I Løbet af de kommende 2 Maaneder vil Tiderne for Klartvejsudsendelserne for de *danske* Radiofyr i *Nordsøen* blive forandret saaledes, at Udsendelserne sker hver Time i Stedet for som nu hver 1½ Time. — Meddelelse vil fremkomme efterhaanden som Forandringen udføres.  
(Fyr-Fort. Side 233 og 234.)
- 1436. Holland. Schouwenbank. Lys og Fløjtetønde udlagt.**  
(B. a. Z. Nr. 134/1452. 's-Gravenhage 1934.)  
En rød Lys- og Fløjtetønde med et hvidt Bælte, og som viser hvidt Et-Blink c. hver 1<sup>s</sup>, er udlagt i 14 m Vand paa 51° 49' 02" N. 3° 28' 17" E.  
Som Stationstønde er udlagt en rød Spidstønde med et hvidt Bælte c. 250 m NW. for Lys- og Fløjtetøndens Plads.  
(E. f. S. Nr. 21/1221 1934. Kort Nr. 264.)
- 1437. England. Medway. Kethole Reach. Lystønde flyttet.**  
(N. t. M. Nr. 881. London 1934.)  
Vraglystønden, der viser grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink, er flyttet c. 0,<sub>105</sub> Sm W. efter og ligger nu paa c. 51° 25' N. 0° 39' E., 0,<sub>38</sub> Sm 268° fra *Sharp Ness* lille Baake.
- 1438. (P). England. Themsen Munding. Swin Middle Lys- og Klokkebaad ombyttes midlertidig.**  
(N. t. M. Nr. 15. Trinity House, London 1934.)  
*Swin Middle* Lys- og Klokkebaad paa c. 51° 39' N. 1° 06' E. vil omkring den 26. Juli d. A. midlertidig blive ombyttet med en rød Lys- og Klokkestønde, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 20<sup>s</sup>.



- 1439. Skotland. North Carr Fyrskib genudlagt.**  
(U. f. s. Nr. 24/1547. Stockholm 1934.)  
Fyrskibet *North Carr* paa c. 56° 18' N. 2° 33' W. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 16/843 1934.)

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

- 1440. Frankrig. Cherbourg. Passe Ouest. Fyr forstærket.**  
(A. a. N. Nr. 24/1080. Paris 1934.)  
*Fort Ouest de la Digue centrale* Fyr paa c. 49° 40' N. 1° 39' W. er forstærket, saaledes at Lysevnen for hvidt Lys er 25 Sm og for rødt Lys 22 Sm.
- 1441. Frankrig. Ouessant. Basse Callet Lys- og Fløjtetønde inddraget.**  
(A. a. N. Nr. 23/1035. Paris 1934.)  
Lys- og Fløjtetønden *Basse Callet* paa c. 48° 29' N. 5° 08' W. er permanent inddraget.  
(E. f. S. Nr. 24/1494 1933.)
- 1442. Irland W.-Kyst. Sandymount. Ledefyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 847. London 1934.)  
Ved *Sandymount* er tændt et Sæt Ledefyr, som følger:  
a. Forfyr, rødt, fast Fyr, 1 Sm 285° fra *Mutton Island* Fyr. Flammens Højde: 8 m. Fyrpæl. Fyret er synligt i Pejlinger fra 318° til 20°. c. 53° 15' N. 9° 05' W.  
b. Bagfyr, rødt, fast Fyr, 160 m 355° fra (a). Flammens Højde: 15 m. Fyrmast. Fyret er synligt i Pejlinger fra 345° til 42°. Fyrene er overet i Pejling 355°.

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 1443. Frankrig. Douarnenez Bugt. Basse Vieille Lystønde genudlagt.**  
(A. a. N. Nr. 24/1075. Paris 1934.)  
Lystønden *Basse Vieille* paa c. 48° 08' N. 4° 36' W. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 6/338 1934.)
- 1444. Frankrig. Ile de Noirmoutier. Le Gros Anerie. Baake genopført.**  
(A. a. N. Nr. 24/1079. Paris 1934.)  
Baaken *Le Gros Anerie* paa c. 46° 57' N. 2° 17' W. er genopført.  
(E. f. S. Nr. 17/916 1934.)
- 1445. Frankrig. Cordouan Fyr forandret.**  
(A. a. N. Nr. 23/1033. Paris 1934.)  
*Cordouan* Fyr paa c. 45° 35' N. 1° 10' W. er forandret og viser nu hvidt og rødt Lys med Gruppe-Formærkelser, Tre-Formærkelser hver 20<sup>s</sup>, Lys 6<sup>s</sup>, Mærke 2<sup>s</sup>, Lys 2<sup>s</sup>, Mærke 2<sup>s</sup>, Lys 6<sup>s</sup>, Mærke 2<sup>s</sup>.
- 1446. Portugal. Portimão Barre. Løb forandret. Advarsel.**  
(A. a. N. Nr. 13/14. Lissabon 1933.)  
Under de sidste Storme har Løbet over *Portimão Barre* forandret sig. Da der endnu ikke foreligger en sikker Opmaaling af det nye Løb, og Ledefyrene derfor ikke har kunnet flyttes tilsvarende, bør intet Skib forsøge paa at løbe ind uden Lods.  
c. 37° 07' N. 8° 31' W.
- 1447. Afrika W.-Kyst. Shoals of St. Ann. Lys- og Fløjtetønde forandret.**  
(N. t. M. Nr. 868. London 1934.)  
Lys- og Fløjtetønden paa c. 7° 49' N. 13° 42' W. er forandret og viser nu hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10<sup>s</sup>.  
(E. f. S. Nr. 13/673 1934.)

1448. Afrika W.-Kyst. Kribi Havn. Margaret Point. Fyr uregelmæssigt.  
(N. t. M. Nr. 867. London 1934.)  
*Margaret Point* Fyr paa c. 2° 56' N. 9° 54' E. lyser uregelmæssigt.
1449. (T). Madeira. Camara de Lobos Fyr midlertidig forandret.  
(A. a. N. Nr. 15/17. Lissabon 1934.)  
*Camara de Lobos* Fyr paa c. 32° 38' N. 16° 59' W. viser midlertidigt hvidt, fast Lys.

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

1450. Honduras N.-Kyst. Pulle.  
(N. t. M. Nr. 21/1312. Washington 1934.)  
En Pulle med 14,6 m Vand omgivet af Dybder paa 40,2 m rapporteres at ligge paa c. 16° 05' N. 87° 22' W.
1451. Bahama Øerne. New Providence. Goulding Cay. Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 899. London 1934.)  
*Goulding Cay* Fyr paa c. 25° 02' N. 77° 36' W. er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 2<sup>s</sup>. Flammens Højde: 11 m. Synsvide: 12 Sm.
1452. Brasilien. Porto de Pedras Fyr. Fyrs Plads.  
(N. f. S. Nr. 21/1917. Berlin 1934.)  
*Porto de Pedras* Fyr er beliggende paa c. 9° 11',3 S. 35° 21',7 W.  
(E. f. S. Nr. 7/388 1934.)
1453. Brasilien. Alcobaca Fyr. Fyrs Plads.  
(N. f. S. Nr. 21/1918. Berlin 1934.)  
*Alcobaca* Fyr er beliggende paa c. 17° 30',0 S. 39° 12',3 W.  
(E. f. S. Nr. 20/1131 1934.)
1454. Brasilien. Bahia de Paranagua Anduvning. Lystønde flyttet. Vrag.  
(N. t. M. Nr. 870. London 1934.)  
1. Lystønden *Fairway* er flyttet c. 2 Sm E. efter til c. 25° 31' S. 48° 10' W., 6,75 Sm 76° fra *Conchas Point* Fyr.  
2. Et Vrag ligger sunket 2,5 Sm 127° fra *Conchas Point* Fyr. En grøn Vragspids-tønde er udlagt tæt N. for Vraget.
1455. Colombia W.-Kyst. Buenaventura Floden Anduvning. Palmas Island Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 21/1315. Washington 1934.)  
*Palmas Island* Fyr paa c. 3° 53' N. 77° 22' W. er forandret til at vise Gruppe-Blink, To-Blink hver 10<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 7<sup>s</sup>. Iøvrigt uforandret.
1456. (P). Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Point Arguello Fyr. Taagesignal forandres.  
(N. t. M. Nr. 22/1371. Washington 1934.)  
Omkring den 20. Juli d. A. vil Taagesignalet ved *Point Arguello* Fyr paa c. 34° 35' N. 120° 39' W. blive forandret til Diafon, der giver Et-Stød hver 20<sup>s</sup>, Stød 2<sup>s</sup>, Pause 18<sup>s</sup>.

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1457. Sardinien. Capo Caccia. Fyr atter normalt.  
(A. a. N. Nr. 111/238. Genua 1934.)  
*Capo Caccia* Fyr paa c. 40° 34' N. 8° 10' E. lyser atter med normal Fyrkarakter.  
(E. f. S. Nr. 5/291 1934.)

- 1458. Italien E.-Kyst. Porto Corsini. Fyr forandret.**  
(A. a. N. Nr. 116/245. Genua 1934.)  
*Porto Corsini* Fyr paa c.  $44^{\circ} 29' N$ .  $12^{\circ} 17' E$ . er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver  $6^s$ , Blink  $1,5^s$ , Mørke  $4,5^s$ . Flammens Højde: 32 m. Synsvide: 16 Sm. (E. f. S. Nr. 2/107 1934.)
- 1459. Jugoslavien. Novi. Fyr forandret.**  
(O. z. P. Nr. 6/133. Split 1934.)  
Det røde, faste Fyr paa Molehovedet paa c.  $45^{\circ} 08' N$ .  $14^{\circ} 47' E$ . er forandret til at vise rødt Et-Blink hver  $2^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $1,7^s$ . Flammens Højde: 8 m. Synsvide: 7 Sm. Rødt Taarn.
- 1460. Jugoslavien. Isola Ugliano (Uljan). Punta S. Pietro (Sv. Petar). Baake opført.**  
(A. a. N. Nr. 116/246. Genua 1934.)  
En sort Murstensbaake er opført i Nærheden af *Punta S. Pietro* paa c.  $44^{\circ} 05' N$ .  $15^{\circ} 11' E$ ,  $0,37$  Sm  $355^{\circ}$  fra *S. Paolo (Sv. Pavao)* Kloster.
- 1461. Jugoslavien. Spena Point. Fyr forandret.**  
(O. z. P. Nr. 6/135. Split 1934.)  
*Spena* Fyr paa c.  $45^{\circ} 04' N$ .  $14^{\circ} 26' E$ . er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver  $5^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $4,5^s$ .
- 1462. Jugoslavien. Silba. Fyr forandret.**  
(O. z. P. Nr. 6/134. Split 1934.)  
Det røde, faste Fyr paa Hovedet af Ydermolen paa c.  $44^{\circ} 23' N$ .  $14^{\circ} 42' E$ . er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver  $2^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $1,7^s$ . Synsvide: 10 Sm. Rødt Taarn.
- 1463. Sorte Hav. Bulgarien. Kap Emine N. Vrag.**  
(N. f. S. Nr. 23/2102. Berlin 1934.)  
Et Vrag ligger sunket paa c.  $42^{\circ} 49' N$ .  $27^{\circ} 56' E$ , c.  $7,5$  Sm  $12^{\circ}$  fra Kap *Emine* Fyr.
- 1464. Lilleasien W.-Kyst. Izmir (Smyrna) Bugt. Jeni Kale (Sandjak Kalesi). Lystønder forandres.**  
(N. f. S. Nr. 23/2101. Berlin 1934.)  
Inden den 15. Juli d. A. foretages følgende Forandringer ved Lystønderne ved *Jeni Kale*:  
1. Lystønden paa c.  $38^{\circ} 25',3 N$ .  $27^{\circ} 01',0 E$ ., ved S.-Siden af Løbet, ombyttes med en sort Lystønde med kegleformet Topbetegnelse, og som viser hvidt Et-Blink hver  $5^s$ .  
2. Den ydre Vraglystønde paa c.  $38^{\circ} 25',4 N$ .  $27^{\circ} 00',8 E$ ., ved N.-Siden af Løbet, ombyttes med en grøn Lystønde med cylinderformet Topbetegnelse mærket „W“. Lystønden viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $10^s$ .  
3. Den indre Vraglystønde ved N.-Siden af Løbet, lige N. for (1), ombyttes med en rød Lystønde med cylinderformet Topbetegnelse, og som viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $10^s$ .  
Nærmere Meddelelse fremkommer ikke.
- 1465. Tunis. Zembretta Fyr uregelmæssigt.**  
(N. t. M. Nr. 866. London 1934.)  
*Zembretta* Fyr paa c.  $37^{\circ} 06' N$ .  $10^{\circ} 53' E$ . lyser uregelmæssigt. (E. f. S. Nr. 36/1832 1930.)

#### IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

- 1466. Røde Hav. Abington Reef. Oplysning om Baaker.**  
(N. f. S. Nr. 23/2124. Berlin 1934.)  
Paa S.-Enden af *Abington Reef* er opført en rød- og hvidstribet Gitterbaake med Kegle med Spidsen nedad; paa N.-Enden af Revet staar en lille sort Baake med Firkant. c.  $20^{\circ} 54' N$ .  $37^{\circ} 27' E$ .

1467. **Persiske Bugt. Bahrein Anduvning. Undervandshindring findes ikke.**  
(N. t. M. Nr. 907. London 1934.)  
Undervandshindringen, der var rapporteret at ligge paa c. 26° 22' N. 50° 46' E. eksisterer ikke.  
(E. f. S. Nr. 5/253 1931.)
1468. (T). **Persiske Bugt. Bahrein. Tønder udlagt.**  
(N. t. M. Nr. 894. London 1934.)  
En rød Spidstønde er udlagt paa hver af nedennævnte Pladser:  
a. c. 26° 37' N. 50° 59' E. b. c. 26° 21' N. 50° 50' E.
1469. **Sydafrika. Algoa Bugt. Undervandshindring findes ikke.**  
(N. t. M. Nr. 906. London 1934.)  
Undervandshindringen, der var rapporteret at ligge paa 33° 58' 09" S. 25° 41' 30" E., eksisterer ikke.  
(E. f. S. Nr. 20/1147 1934.)
1470. **Madagascar E.-Kyst. Vohemar Bugt. Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 852. London 1934.)  
*Vohemar* Bugt Forfyr paa c. 13° 21' S. 50° 00' E. er forandret fra at vise hvidt Lys til at vise rødt Lys.
1471. **Comorerne. Moroni. Fyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 895. London 1934.)  
Paa Minareten paa c. 11° 42' S. 43° 15' E., 0,15 Sm 140° fra *Suadsu* grønne, faste Fyr, er tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 28 m.
1472. **Forindien W.-Kyst. Karachi Anduvning. Baaker nedlagt.**  
(N. t. M. Nr. 885. London 1934.)  
Nedennævnte Baaker er permanent nedlagt:  
a. Baaken 1,5 Sm 357½° fra *Manora Point* Fyr.  
b. Baaken 0,865 Sm 5° fra *Manora Point* Fyr.  
*Manora Point* Fyr: c. 24° 48' N. 66° 59' E.
1473. **Forindien W.-Kyst. Nova Goa. Mormugão. Afmærkning forandret.**  
(N. f. S. Nr. 21/1920. Berlin 1934.)  
1. Den sorte, cylinderformede Tønde paa c. 15° 25',3 N. 73° 47',2 E., tæt S. for *Mormugão Rock*, er malet rød. Den skal for indgaaende holdes om Bagbord.  
2. Den røde Spidstønde paa c. 15° 25',1 N. 73° 47',5 E., lidt N. for E.-Enden af Molen, er malet sort. Den skal for indgaaende holdes om Styrbord.
1474. **Malacca Stræde. Pulo Langkawi. Pulo Lema. Fyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 896. London 1934.)  
Paa Toppen af *Pulo Lema* er paa 6° 15' 00" N. 99° 52' 42" E. tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 60 m. Hvidt Tremmeværkstaarn paa Betonfundament.  
Øens rigtige Navn er *Pulau Enggang*.

#### X. Asiens E.-Kyst med Japan.

1475. **Malacca Halvø E.-Kyst. Johore. Bukit Gemok. Vrag.**  
(N. t. M. Nr. 853. London 1934.)  
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa 1° 45' (54") N. 104° 14' (00") E.
1476. **Kinesiske Hav. Haiphong Anduvning. Ha Nam Island. Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 891. London 1934.)  
*Ha Nam Island* Fyr paa c. 20° 50' N. 106° 48' E. er forandret til at vise hvidt og rødt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 7½<sup>s</sup>. Fyret lyser, som følger:  
1. Hvidt i Pej. fra 300° til 30°. 2. Rødt i Pej. fra 30° til 120°.

1477. **Kinesiske Hav. Paracel Islands. Bombay Reef NW. Grund findes ikke.**  
(N. t. M. Nr. 887. London 1934.)  
Det urene Vand, der var rapporteret observeret paa c.  $16^{\circ} 06' N.$   $112^{\circ} 14' E.$ , eksisterer ikke.  
(E. f. S. Nr. 31/1763 1931.)
1478. **Japan. Honshu NW.-Kyst. Fukura Fyr. Fyrs Plads.**  
(N. t. M. Nr. 908. London 1934.)  
*Fukura* Fyr er beliggende paa  $37^{\circ} 04' 50'' N.$   $136^{\circ} 42' 45'' E.$ , c. 0,2 Sm  $238^{\circ}$  fra den tidligere angivne Plads.
1479. **Japan. Honshu NW.-Kyst. Iori. Grund.**  
(N. t. M. Nr. 908. London 1934.)  
En Grund med 4,8 m ligger paa  $37^{\circ} 00' 56'' N.$   $137^{\circ} 02' 45'' E.$

## XI. Bekendtgørelser m. m.

1480. (T). **Sverige. Landsort Radiopejlstation midlertidig upaalidelig.**  
(U. f. s. Nr. 24/1576. Stockholm 1934.)  
I Anledning af forskellige Arbejder ved *Landsort* Radiopejlstation paa c.  $58^{\circ} 44' N.$   $17^{\circ} 52' E.$  er de fra Stationen afgivne Pejlinger indtil videre ikke helt paalidelige. Pejlingerne udsendes derfor med Reservation for Fejl i Gradantallet samt er foreløbig gebyrfri.

(Se Tillæg.)

### Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

- N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.
- |                         |   |
|-------------------------|---|
| Korts eller<br>Bogs Nr. | <i>England:</i>   |
| T                       | Supplement No. 6 to Australia Pilot, Vol. I.  |
|                         | <i>Sverige:</i>   |
| N 236                   | Stockholms skärgård, Saltsjöbaden—Sandhamn—Huvudskär. Med Specialkort: Östra Stendörren og Huvudskär. |
| † 62                    |   |

---

## Tillæg.

### II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

1481. (T). **Danmark. Lille-Bælt. Vejle Fjord. Lystønder inddrages midlertidigt.**  
I Løbet af Juni d. A. vil Lystønderne paa *Vejle Fjord* skiftevis blive inddraget for aarligt Eftersyn.  
*Holtserhage* Lystønde: c.  $55^{\circ} 42' N.$   $9^{\circ} 41' E.$

## XI. Bekendtgørelser m. m.

1482. **Danmark. Store-Bælt. Kertemindede. Oplysning om Lods.**  
*Kertemindede* Lodseri lades fra 1. Juli d. A. og indtil videre ubesat. Der findes dog en Hjælpelods, som lodser mellem Søen (udenfor *Mollegrunden*) og Havnen.  
*Kertemindede*: c.  $55^{\circ} 27' N.$   $10^{\circ} 40' E.$   
(Danske Lods, Side 312. Havnelods, Side 93.)

**1483. Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborgsund. Nykøbing. Guldborgsund Jernbanebro. Regler for Gennemsejling forandret.**

E. f. S. Nr. 17/949 1934 annulleres og erstattes med:

I Reglementet for *Guldborgsund Jernbanebro* (c. 54° 46' N. 11° 52' E.) er § 3,

3. Stk. (Signal fra Skibe, der ønsker at passere Broen) forandret til:

„Det internationale Signalflag N (eller i Mangel heraf Nationalflaget) paa halv Fortop og en lang og en kort Tone (— —) med Dampfløjte eller Taagehorn.“

(E. f. S. Nr. 22/1082 1930. Danske Lods, Side 524. Tillæg Nr. 3, Side 74. Havnelods, Side 139. Tillæg Nr. 2, Side 25.)

**1484. Island. Reykjavik Radio. Oplysning om Vejrmeddelinger pr. Radio.**

(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)

Fra og med 15. Juni d. A. bliver Vejrmeddelelserne (Morse-Udsendelserne) fra *Reykjavik* Radiotelegrafstation, som sendes paa 1961 m Bølgelængde Hverdage Kl. 0930 og 1900 og Helligdage Kl. 1110 og 1900, gentaget paa Kortbølge (Kaldesignal TFK) 33,11 m 10 Minutter senere, d. v. s. Kl. 0940 og 1910 paa Hverdage og Kl. 1120 og 1910 paa Helligdage. Paa Kortbølge bliver Vejrobservationerne kun gentaget i Tal, og Vejrforudsigelsen i Ord bliver udeladt.

(E. f. S. Nr. 5/312 1934. Islandske Lods, Side 26.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



Forsikrings-Aktieselskabet  
**"SKANDINAVIA"**

Opstet 1899  
Aktiekapital 10 Millioner Kroner

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGER  
samt  
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

KONGENS NYTORV 6 · KØBENHAVN K.  
Telefon 9316 Telgr. Adr. Reassurance

AKTIESELSKABET

**BURMEISTER & WAIN'S**

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

4 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10-3000 H.K. PR. CYLINDER

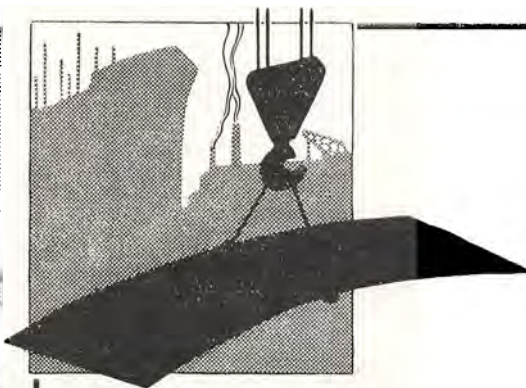
*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

**O**wners' &  
**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by  
Nautical Publishing Co.  
33, Amaliegade, Copenhagen.



Nybygninger  
Reparationer

Aktieselskabet  
**Aalborg Maskin- og Skibsbyggeri**  
Telegr. Adr.: Yard. Tlf. 4101, Statstlf. 9.

# DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/s

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

AKTIESELSKABET

## HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI

Telefoner: 40 - 91 & 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftet«

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinger for Skibe indtil 430 Fods Længde.

Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.

2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

### SEND DERES GAVE PR. TELEGRAM

Enhver Ordre, Telegram eller Brev-Gave,  
kan indtelefoneres til vort Kontor.

CENTRAL 13578

### GAVE-TELEGRAM A/s

prompte og samvittighedsfuld Betjening  
AMALIEGADE 33 K.

## MARIUS NIELSEN & SØN

Edsv. Skibsmæglere & Dampskibsrederi

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT  
BEFRAGTNINGSFORRETNING

Tel.-Adr.: »Mariusons  
Statstelefon 196

Kalvebod Brygge 4  
København V.

## IVER C. WEILBACH & CO

SØLVER & SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744



Telegr.:

Compasweilbach

Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter



## CHR. MØLLER A/s

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER  
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING  
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

## GIESCHE HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

DANZIG

HOLZMARKT 4

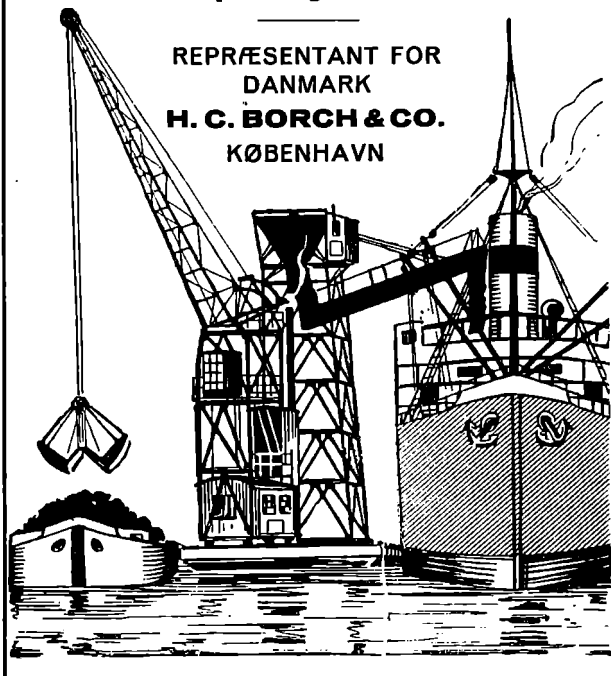
Tel.-Adr. GIESCHE

### Første Klasses Bunkerkul

fra egne Gruber:  
Cleophas og Giesche.

REPRÆSENTANT FOR  
DANMARK

H. C. BORCH & CO.  
KØBENHAVN



## VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM  
ANTWERP

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Coder: Scotts, Watkins, Bentleys.

DAMPSKIBSELSKABERNE

## „PACIFIC“ & „NORDANIA“

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 & 4248 - Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

## ARBEJDSGIVERE

### OG FUNKTIONÆRER

er lige interesserede i Indførelsen af  
en betryggende forsikringsmæssig Pen-  
sionsordning for Personalet.

Indhent Oplysninger og Tilbud fra

PENSIONS-FORSIKRINGSANSTALTEN

AKTIESELSKAB

(Oprattet af danske Erhvervsorganisationer)

VESTRE BOULEVARD 38 · KØBENHAVN V · TLF.: C. 7809



# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 26

FREDAG 29. JUNI 1934

41. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1934

Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleumsselskab A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Ursus  
D/S Ballie  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegraf-selskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phønix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugsererselskaber.

## FRA UGE TIL UGE

Af Axel Gerfalk.

### NOR-WOOD-CORPORATIONS VÆKST

Hovedbestyrelsen i Trælastredernes Sammenslutning Nor-Wood-Co. holdt i Mandags Møde her i København i Dampskibsrederiforeningens Lokaler. Det blev herfra meddelt, at Hovedmajoriteten af de tyske, lettiske og estniske Skibsredere, som er interesseret i Trælastfarten fra Østersøen og Hvidehavet, har vedtaget at slutte sig til Nor-Wood-Co., og hvert Land danner nu sin nationale Gruppe af Nor-Wood-Co.

Nor-Wood-Co. omfatter nu Hovedmajoriteten af Rederne. — interesseret i Trælastfarten i Danmark, Estland, Finland, Letland, Norge, Sverige og Tyskland.

Standard-Kapaciteten tilsluttet Nor-Wood-Co. er siden sidste Hovedbestyrelsesmøde steget fra 550,000 Stds. til mere end 830,000 Stds.

Efter hvad *Scandinavian Shipping Gazette* erfarer, havde de tyske Redere oprindelig gjort deres Tiltræden af Nor-Wood-Co. afhængig af, at de engelske Redere ogsaa tiltraadte Sammenslutningen. Tyskerne som mange andre havde en noget overvurderet Opfattelse af den britiske Handelsflaades Andel i Trælastfarten. Denne er nemlig yderst beskeden, svarende til 160,000 Stds. ud af de 5,000,000 Stds. Tømmer, der eksporteredes i 1933 fra svenske, finske og russiske Havne. Paa Baggrund af disse Tal forstaar man bedre, hvorfor Englænderne ønskede en Præference-Stilling med Hensyn til Transporten af det russiske Tømmer, da den nye Anglo-Soviet Handelstraktat blev afsluttet — en Præference-Stilling, der hidtil ikke er blevet udnyttet særlig aggressivt.

### SELVFORSYNINGENS BITRE KOST

De Faktorer, der i de sidste Par Aar har haft Indflydelse paa Omfanget af og Karakteren af Storbritanniens oversøiske Handel, har for nylig været Genstand for Diskussion i »The Westminster Bank Review«.

Det Forløb, Storbritanniens oversøiske Handel har haft i den senere Tid, hedder det i »The Westminster Bank Review«, viser, at den britiske Regerings Politik — og det baade paa det finansielle og monetære Omraade — virker snarere hæmmende paa Handelen end bidrager til at føre den ind paa nye Baner.

Sammenlignet med den Nedsækning i Storbritanniens Import af Industrivarer, der har været Følgen af den generelle Toldtarif og enkelte andre Toldsatser, er de Resultater, der er blevet opnaaet ved Opgivelsen af Guldstandard, ved de nye Handelstraktater med visse fremmede Nationer, ja endog det, der er opnaaet ved Ottawaoverenskomsten, kun yderst ringe.

Hvis Opgang i Importen af Industrivarer, vi hidtil har oplevet, opretholdes i samme Tempo i indværende Aar, vil denne Import alligevel kun beløbe sig til tre Fjerdedele af Importen i 1931.

Ganske bortset fra den Omlægning af Udenrigshandelen, der maatte være en Følge af Ottawaoverenskomsten, er den Andel af Storbritanniens Import, der stammer fra fremmede Nationer, automatisk faldet som Følge af Tolden paa Industrivarer.

Naar vi tager ovennævnte Forhold med i Betragtning, er den Stigning, der har fundet Sted i Empiriets Andel af den britiske oversøiske Handel, ikke større, end hvad der maatte til for atter at tilvejebringe den Andel i Storbritanniens Udenrigshandel, den udgjorde, inden Prisfaldet for Raastoffer midlertidigt reducerede denne Handels Omfang.

Paa den anden Side synes den Omstændighed, at England er slaaet ind paa en Toldpolitik, ikke at have medført umiddelbare skadelige Repesailler mod den britiske Eksport til Følge, nej, Englands Eksport har nydt lige saa meget godt af den lille Forbedring i den internationale Handel, der har fundet Sted, som enhver anden Nation. Men ved at indføre en Tarifpolitik har Storbritannien skabt endnu en Hindring, som den internationale Handel maa overvinde, hvis den skal yderligere forbedres, og denne Forbedring af den internationale Handel er den eneste Faktor, der kan give os Haab om, at den britiske Eksport atter naar sit fulde Omfang.

Saaledes taler den faglige Kritik i England. Politikerne siger noget andet, noget helt andet. De fortsætter ad den nye Toldbeskyttelses-, Kvota-, og Selvforsyningsvej. Til Trods for den Kæmpefiasko, som Regeringens Kvota-Politik paa Landbrugsvarer er blevet, udtaler Landbrugsminister Elliot, at han intet Øjeblik har tænkt sig at forøge de respektive Kvota. Samtidig har den engelske Regering forelagt et nyt Lovforslag, der yderligere vil vanskeliggøre Samhandelen og i Virkeligheden giver Handelsministeren diktatorisk Magt til at forbyde og regulere Importen til England. Det er selvfølgelig noget lysk Vrøvl, at denne nye Lov ogsaa skulde være rettet mod Danmark, selv om nogle faa danske Medborgere ved uansvarlig Optræden har faaet nogle Englændere til at tro, at Danmarks valuta-regulerer imod England. Sandheden er som bekendt den, at vi har favoriseret i meget høj Grad. At vi ikke har kunnet favorisere endnu mere, skyldes ikke vor, men Englands nye Handelspolitik; den reducerer vor Eksportmuligheder og som Følge deraf vor Købeevne i det engelske Marked.

Naa, dette skal ikke være nogen Bebrejdelse mod vore engelske Venner. Derimod maa man have Lov til at beklage, at denne Verdens fornemste Handelsnation har ladet sig bluffe til at adoptere en saa kortsynet økonomisk Selvforsynings-Politik, som nu for anden Gang har bragt Tyskland til Falittens Rand. Intet Land i Verden har Raad til ikke at importere. Undlader man at sende Penge ud af Landet, kommer de ikke tilbage og køber Landets egne Produkter. Verdenshandelens Sammenbrud skyldes i første Række, at de store Landes Politikere har lyttet til Generaler og Dilettanter, der prædiker Selvforsyning. »Selvforsynerne« har været dygtige nok til at køre rundt med den offentlige Mening; de har faaet denne til at forveksle Opbygning af unaturlige Industrier, der ikke kan bestaa, hvis Toldskranker og Importregulering forsvinder, hvad i alt Fald den sidste maa før eller senere, med den fuldkomne forsvarlige Ophjælpning af naturlige Erhverv.

Nu høster hele Verden Selvforsynings bitre Frugter. Ogsaa Danmark er blevet tvunget ind i denne Selvforsynings Heksesabath, velsagtens i en Art berettiget Selvforsvar. Men en økonomisk Politik, der maa leve i Defensiven i en Række Aar, marvtærer et Land som Danmark, hvis hele Indstilling og geografiske Beliggenhed henviser det til frit Handels-samkvem med andre Lande. Det er derfor med Beklemmelse, at man læser Ord som disse:

»Igangsættelse af ny Produktion er og maa jo være Tidens store Opgave, en Sag, der skal og maa løses i Forbindelse med Spørgsmaalet om saadan Produktions Afsætning. Det nytter ikke, at der fra anden Side klages over, at saadan Selvforsyningspolitik nu sættes i Højsædet; thi Samfundet har de mange arbejdsløse at tage Hensyn til, og social Hjælp og Forsorg kan ikke blive ved at løbe som permanent Foranstaltning, altsaa er der simpelthen ikke anden Udvej end i videst mulig Udstrækning at være selvforsynende.«

Saaledes talte Oldermænd Claus Olsen ved Fællesrepræsentationen for dansk Haandværk og Industris Delegeretmøde i Aalborg i Fredags, ej ihukommende, at »ingen Nation kan leve af at barbære sig selv«, som Etatsraad Andersen saa træffende sagde. Det ejendommelige ved Selvforsyningspolitik er, at den til at begynde med nedsætter Arbejdsløsheden noget. Men saa følger Bagslaget meget hurtigt efter. Med Nedbarberingen af Importen skabes Arbejdsløsheden i voksende Cirkler af andre Erhverv, en Arbejdsløshed langt større end den, der blev afhjulpet ved Oprettelsen af kunstige Industrier. Man kan følge Udviklingen i Tyskland; Arbejdsløsheden der er stadig voksende til Trods for, at man forsøger at formindske den ved Oprettelsen af Ersatz-Industrier og ved at putte Titusinder i Uniform eller i Koncentrationslejre. Jo flere unaturlige Industrier der oprettes, jo hurtigere vil Evropa blive en Kæmpemistbænk for Arbejdsløshed.

## INTERESSANT STATISTISK VURDERING

Det Statistiske Departement har udarbejdet paa Grundlag af Aktieselskabsregistrets Regnskabsmateriale en interessant statistisk Oversigt over Aktieselskabernes Antal, Kapitalforhold og Regnskabsresultater.

De paagældende 4275 Selskaber, hvis Regnskabsresultater belyses, udgør 65.7 Procent af samtlige levende Selskaber, mens deres Aktiekapital udgør 89.8 Procent af samtlige Selskabers samlede Aktiekapital.

Selskaberne er ved Opgørelsen delt i to Hovedgrupper: de, hvis Regnskab udviser Overskud, og de, hvis Regnskab ikke udviser Overskud. Det ses af Oversigten, at 62.2 pCt. af de regnskabsbehandlede Selskaber har haft Overskud i 1932 mod 65.9 pCt. i det foregaaende Aar.

Af den samlede Aktiekapital i Selskaber med Regnskab falder 68.2 pCt. mod i 1931 66.8 pCt. paa Overskudsselskaberne. Dog har af den i Jernbane- og Dampskibsselskaber anbragte Kapital kun en ringe Del afkastet Overskud.

Nettoresultaterne af Selskabernes Drift er i efterfølgende Tabel 2 vist særskilt for Overskuds- og Underskudsselskaber og de sammenlagte Beløb anført i Procent af de regnskabsbehandlede Selskabers samlede effektive Aktiekapital.

For Overskudsselskaberne fremkom der i 1932 et samlet Overskudsbeløb paa 175.2 Mill. Kr. Trækkes herfra Underskudsselskabernes Underskudsbeløb paa 51.0 Mill. Kr., faas som samlet Resultat et Overskudsbeløb paa 124.2 Mill. Kr., hvilket i Forhold til den samlede effektive Aktiekapital udgør 7.0 pCt. og i Forhold til Selskabernes samlede Egenkapital, d. v. s. Aktiekapital + Reserver, 4.7 pCt. I 1931 var de tilsvarende Procenter lavere, nemlig henholdsvis 5.7 og 3.9, idet Overskudsbeløbet var 20.2 Mill. Kr. mindre og Underskudsbeløbet 3.6 Mill. Kr. større. Opgangen i Nettoresultatet andrager saaledes i 1932 23.8 Mill. Kr.

Det er dog næsten udelukkende for Bankernes og Forsikringsselskabernes Vedkommende, samt for en-

# SOVIETUNIONENS OVERSØISKE SKIBSFART

## TI NYE RUSSISKE DAMPSKIBSLINIER

Gesandtskabet i Moskva indberetter:

I indeværende Aar vil der blive aabnet ti sovjetrus-  
siske oversøiske Dampskibslinier. De to Dampere  
»Dimitrow« og »Jean Jaures«, som hver er paa 5000  
tons, vil hver een Gang om Maanedn sejle mellem  
Leningrad og New York. Motorskibene »Komsomol«,  
»Staryj Bolschevik« og »Kalinin« vil befare Linien  
Sortehavet—New York. To hurtiggaaende Linier for  
Passager- og Fragtfart vil forbinde Leningrad med  
Hamborg og London. Paa disse Ruter vil Trafikken  
regelmæssigt blive besørget af Motorskibene »Dser-  
shinski«, »Rudsutak«, »Rykov«, »Smolnyi«, »Sibirj«  
og »Kooperazia«, som hver er paa 2300 tons. Yder-

ligere vil man aabne Ruterne Leningrad—Rotterdam  
og Leningrad—Stockholm.

Passager- og Fragttrafikken til det nære Østen vil  
blive besørget af Damperne »Franz Mehring« og  
»Tschitscherin«, som vil besejle Ruten Odessa—Kon-  
stantinopel—Alexandria, Smyrna—Jaffa Piræus.

Damperne »Krasnogvardejes« og »Dnjepr« vil sejle  
mellem Odessa, Novorossijsk, Genua og Marseille, me-  
dens Damperne »Voroschilov« og »Jenukidse« hver  
en Gang maanedlig sejler mellem Odessa og Hamborg,  
paa hvilken Rute der yderligere vil blive indsat to  
Dampere med Køleanlæg. Damperen »Katayama« og  
et andet Skib skal sejle een Gang om Maanedn mel-  
lem Odessa, Novorossijsk og London.

### ★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERTNING ★

København, den 26. Juni 1934.

Hjemgaaende La Plata samt Trælastmarkederne er  
stadig de mest prominente Markeder, men selv  
her er det kun saa som saa, naar skyldigt Hensyn  
tages til en rimelig Forrentning og Amortisation. Stort  
set er der maaske et fyldigere Udbud af Laster i de  
mange forskellige Markeder Verden over (nogle er til  
Gengæld helt passive), men et Flertal af disse Laster  
har været paa Markedet i lange Tider og vil sandsyn-  
ligvis vedblive med at figurere, hvis Raterne ikke for-  
bedres.

Kornmarkedet fra Montreal staar antagelig foran  
en lille Opgang, ligesom der er Chance for noget bedre  
Betingelser i de vestgaaende Rater. Fra Pacific kan  
der vanskelig gøres noget inden Strikesituationen er  
helt klarlagt. Østen og Australien/Sydafrika har en  
nogenlunde god Efterspørgsel til ret uforandrede Ra-  
ter. De hjemgaaende Middelhavsmarkeder er meget  
pauvre — Donau og Sortehavet i Særdeleshed — og  
følgelig noteres og betales noget højere Rater for ud-  
gaaende Ladninger.

#### TRÆLASTMARKEDET

Der er igen sluttet et betydeligt Antal Baade til  
»well maintained rates«, og selv om der nu lader  
til at være en vis Mangel paa Laster — især for Juli  
— behøver dette ikke at betyde, at Markedet er svæ-  
gere. Der er nemlig heller ikke mange fragtsøgende  
Baade per Juli, og Feriemaaeneden plejer som Regel  
at være en rolig og stille Tid.

530 Std. Yxpila/London betalte 32/9; 950 Std.  
Koivisto/London 29/-; 650 Std. Gdynia/Kings Lynn  
32/-; 650 Åbo/Antwerpen 180 Frcs.; 900 Std. Wiborg/  
Antwerpen 170 Frcs.; 700 Stds. Trångsund & Kotka/  
London indikerer 30/-; 6/800 Std. Gdynia/London 26/-  
27/-; 4/450 Std. Gdynia/Cardiff 35/-.

Leningrad: 1200 Std. Hull 35/3; 1050 Fv. Ghent  
34/3; 1800 Fv. West Hartlepool 31/6.

Hvidehavet: Archangel/Monte Video 1500 Std. 60/-;  
Onega/Cherbourg 400 Std. ca. 57/6.

Canada: ret uforandret, Basis ca. 47/6 7/800 Std.

#### KUL, KOKS etc.

helt uforandret, men de nuværende Noteringer kan  
vanskelig gennemføres, naar der tages Hensyn til det  
fastere Trælastmarked og ikke mindst at de nuvæ-  
rende Indikationer for Kul og Koks-Ladninger er  
uanstændig lave og i hvert Fald tabbringende.

#### MIDDELHAVET etc.

Markedet er fast til Trods for en minimal Tilgang  
af ny Forretning. Immingham/Alexandria har betalt

8/- for 6500 T.; Østkysten/Barcelona noterer 969 15/  
2000 T., Vestitalien 6/6 6/9 5/7000 T., Øerne 7/3 4500  
T.; Cardiff/Vestitalien 6/3 7000 T., Barcelona 8/9 4200  
T., Alexandria 7/- 8300 T.; Rotterdam/Alexandria  
6/10½ 7/7500 T.

De hjemgaaende Markeder har intet at byde paa  
udover de sædvanlige Erts- og Fosfatlaster. Donau  
og Sortehavet er stadig helt passive. Esparto fra Sfax  
eller Sousse til Garston rapporteres til 15/6.

#### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Korn fra Montreal til A/Rotterdam noteres endnu  
kun i 5½ à 6 c., Churchill/A-Rotterdam 2/3d., men  
da der er noget mere Efterspørgsel, er en Opgang  
sandsynlig. Cuba/U.K. Kont. gøres til 12/9 à 13/- per  
Juli. Skrabjern Gulfen eller Sydstatene til Japan  
12/4½ à 12/9. Asfalt New Orleans/fransk Atlanter-  
havshavn \$4.25, berth terms. Kul Hampton Roads/  
Quebec el. Montreal ca. \$1. Herudover udbydes en  
Del forskellige Ladninger for prompt og »forward«  
Lastning, medens der endnu ikke er noget at gøre fra  
Vestkysten.

#### SYD-AMERIKA

Kul Cardiffs/La Plata rapporteres sluttet til den  
forbedrede Rate af 9/3, medens Cardiff/Buenos Aires  
gik til 9/-. Kornmarkedet fortsætter ret godt, og der  
noteres for 5500 T. 15/31' Juli 17/3 17/6 n. a. San  
Lorenzo/U.K. Kont., 1/15' Aug. 17/- 17/3, 15/31' Aug.  
17/-, ca. 6d. mindre for 6/6500 T. Fra n. a. San  
Lorenzo til Bergen/Stockholm range er betalt 18/-  
for prompt 6000 T. og: Rosario/Antwerpen 6800 T.  
16/- ppt., 7700 T. 15/3, 1/15' Juli; Rosario/Antwerpen  
10,200 T. 14/6 14/31' Aug.; Bahia Blanca/Antwerpen/  
Rotterdam 10,500 T. 13/- 10/25' Aug.; Chile/B-H indi-  
kerer 19/3 19/6 August.

#### ØSTEN

Noteringerne undergaar ikke store Forandringer,  
men der er heller ikke megen Bevægelse i de for-  
skellige Markeder.

Dalny/Esbjerg 5/6500 T. 22/6, Vest- eller Sydaustra-  
lien/Europa ca. 23/6, Saigon/Frankrig 23/3 24/6 efter  
Position og Størrelse, Bombay/U.K. Kont. 7000 T.  
Hørfrø 21/- 21/6, Mauritius/U.K. 8000 T. Sukker 18/-;  
Durban/U.K. 15/- 15/3 5/6000 T. Majs; Durban/Co-  
lombo ca. 6/-, Sabang 5/- (1500 T. Losning à 1/6 incl.  
alle Udgifter paa Lossepladsen).

#### TIMECHARTER

Vestindien: 5300 T. 80 c., 4500 T. 90 c., 4965 T. og  
4100 T. \$1.

Trip: 3750 T. del. S. Atlantic redel. U.K. Kont.  
\$1.35. 3500 T. del. New York redel. U.K. Kont. \$1.35.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## »Shuntien«s Kaptajn dansk Statsborger

Føreren af den saa meget omtalte Damper »Shuntien« der blev overfaldet af kinesiske Sørovere, Kaptajn Christiansen, viser sig at være dansk Statsborger. Direktør J. P. Søgaard, Skullerødsholm, har herom fortalt »Fyns Tidende« følgende:

— Kaptajnen paa »Shuntien« er dansk født og dansk Undersaat, hans Navn er C. A. Christiansen. Kaptajnens Fader kom ud til Østasien med »Tordenskjold«, da dette Skib omkring 1870 bragte de første Telegrafkabler til Østen for Store Nordiske Telegraf Selskab. Moderen kom til Kina som 16-aarig, og de blev gift derude. Gamle Fru Christiansen døde for kun et Par Aar siden. Sønnen, Kaptajnen paa »Shuntien«, kan ikke tale Dansk, men er dansk Undersaat, hvad er mærkeligt, da han er engelsk Skibsfører. Grunden til, at denne Undtagelse er gjort fra engelsk Side, at tage en ikke engelsk Mand til Skibsfører, ligger deri, at under Krigen gik Christiansen frivilligt med paa Krigsflaaden og gjorde Tjeneste under hele Krigen. Han var for Krigens Udbrud ansat som Styrmand i samme Selskab, hvori han nu er Kaptajn, nemlig »China Navigation Co.«, for hvem Butterfield & Swire (London) er Agent i Shanghai. Skønt født i Kina, opdraget i Danmark i 2 Aar, snart i 25 Aar i engelsk Tjeneste, vil Kaptajnen ikke opgive sin danske Statsborgerret.

Direktør Søgaard tilløjer, at han for nogle Aar siden sejlede med »Shuntien« fra Tientsin til Shanghai. Jeg vidste ikke, fortæller Søgaard, at Kaptajnen var dansk, men Kaptajnen havde sel paa vore Navne (min Hustru var med), at vi sikkert var i hvert Fald Skandinaver, og ikke danske, og havde placeret os ved Bordet paa sin højre og venstre Side.

Kaptajn Christiansen fortalte, at han var meget ked af ikke at kunne tale Dansk, men han havde kun været i Danmark et Par Aar som Dreng og havde aldrig siden haft Lejlighed til at lære Sproget. Faderen døde tidligt, og Moderen maatte opdrage Sønnen og selv tjene til Livets Ophold i det fremmede. Sønnen kom saa i engelsk Skole og har sine engelske Eksaminer, men er stadig registreret i det danske Generalkonsulat i Shanghai som dansk Undersaat.

### Skibstrafikken og Vareomsætningen over Gdynias Havn i April Maaned 1934

Der indløb i Maanedens Løb 434 Skibe med 356,791 N.R.T. mod 369 Skibe med 337,589 N.R.T. i Marts Maaned. Den danske Tonnage androg 55 Skibe med 38,421 N.R.T. og staar som Nr. 4 efter Sverige, Polen og Tyskland. Tonnagen fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet:	Antal af Skibe:	Tonnage:
Polen .....	38	41,993
England .....	19	32,046
Czekoslovakiet .....	3	663
Danmark .....	55	38,421
Estland .....	11	3,895
Finland .....	13	21,265
Frankrig .....	2	2,475
Grækenland .....	3	8,322
Holland .....	14	5,648
Lithauen .....	2	1,004
Letland .....	4	3,552
Tyskland .....	81	41,100
Norge .....	41	30,693
Østrig .....	1	134
Panama .....	1	3,071
Rumænien .....	1	2,863
Amerika .....	6	19,337
Sverige .....	132	77,362
Ungarn .....	1	2,737
Italien .....	6	20,210

Den samlede Indførsel androg 90,819 T. mod 72,369 T. i Marts, den samlede Udførsel 502,889 T. mod 504,583 T. i Marts. Hele Vareomsætningen udgjorde altsaa 593,708 T. mod 571,617 T. i Marts. Den lille Stigning ligger paa Indførslen og hidrører fra en forøget Import af gammelt Jern og Gødningstoffer.

Af hovedsageligt indførte Varer skal anføres ca. 8,100 T. Raaris, ca. 2,700 T. Frugt, ca. 8,900 T. Phosphat, ca. 1,100 T. animalsk Fedt, ca. 3,500 T. Høfrø, ca. 4,300 T. Brosten, ca. 1,300 T. Gummi, ca. 2,200 T. Uld, ca. 4,700 T. Jernerts, ca. 5,500 T. Pyrit, ca. 30,600 T. gammelt Jern, ca. 1,300 T. Garvestof, ca. 1,200 T. Papir, ca. 9,200 T. Bomuld.

Af hovedsageligt udførte Varer skal nævnes, ca. 4,600 T. Sukker, 2,139 T. Bacon, 2,402 T. Æg, ca. 4,100 T. Oliiekager, ca. 16,600 T. Træ, ca. 454,300 T. Kul (incl. Bunkers), ca. 7,300 T. Koks, ca. 3,100 T. Gødningstof, ca. 2,100 T. Skinner, ca. 1,300 T. Papir.

## Indkomne Skibe i Københavns Havn i Maj Maaned 1934

Nation	Antal	Registertons
Danske .....	1,524	369,532
Svenske .....	294	53,269
Norske .....	21	17,914
Tyske .....	99	25,685
Engelske .....	17	12,649
Franske .....	1	813
Finske .....	34	21,813
Hollandske .....	16	8,578
Lellandske .....	6	4,835
Estlandske .....	8	2,906
Islandske .....	3	2,569
Amerikanske .....	7	22,023
Italienske .....	1	3,518
Polske .....	1	1,534
Lithauiske .....	1	392
Ialt....	2,033	548,060

## 42 Aalborg Skibsbyggere idømt Bod

Den faste Voldgiftsret har afsagt Kendelse i en Sag, hvor Arbejdsgiverforeningen paa Aalborg Skibsværfts Vegne havde indklaget Arbejdsmandsforbundets Aalborg Afdeling i Anledning af en Arbejdsstandsning i September Maaned forrige Aar.

Striden drejede sig om en Akkord med Smede om Forarbejdning og Læsning af en Jernkonstruktion, idet Værftets Arbejdsmand fandt, at dette Arbejde var Arbejdsmandsarbejde. En af Værftets Ingeniører hævdede derimod, at Arbejdsmandene ikke havde Privilegium paa dette Arbejde, og at Værftet selv maatte bestemme, hvilke Arbejdere det vilde anvende til Læsningsarbejdet. 42 Arbejdsmand forlod Arbejdet, men kom dog tilbage næste Dag og tog fat igen. En halv Time senere blev der antaget 12 Ekstraarbejdere til Arbejde paa s.s. »Agnete Mærsk«, der skulde sættes i Dok og gøres i Stand hurtigst muligt, men kort efter forlod samtlige 54 Arbejdsmand deres Arbejde paa Værftet. Under Protest indgik Firmaet paa, at Læsning og Aflæsning af Vogne skulde foretages af Arbejdsmand, indtil en endelig Ordning ad organisationsmæssig Vej var truffet.

Under Sagen har Aalborg Skibsværft paastaet de paagældende Arbejdsstandsninger kendt ulovlige og Arbejderne paalagt Bod derfor. De indklagede har paastaet Frifindelse og hævdede, at Arbejdsstandsningen skyldtes, at Arbejderne var blevet irriterede over Værftets afvisende Holdning.

Voldgiftsrettens Kendelse gaar ud paa, at Arbejdsstandsningen kendes ulovlig. I Bod til A/S Aalborg Maskin- og Skibsbyggeri erlægges hver enkelt af de 42 Arbejdsmand en Bod paa 15 Kroner, medens de 12 Ekstraarbejdere frikendes. De indklagede betaler Sagens Omkostninger med 300 Kroner.

## Marstal-Skihene kommer i Fart

Samtlige i Marstal hjemmehørende Dampere har været oplagt i 2 à 3 Aar, og flere af de store Motorskibe har ligeledes ligget i Havnen i nogen Tid. Nu kommer de fleste Skibe i Fart. Rederiet H. C. Christensens Damper »Erindring« er som allerede meddelt sat i Fart. Damper »Dorothea« og »Emanuel« er til Eftersyn ved Værft, og Damper »H. H. Petersen« er ogsaa fragtet. Af de store Motorskibe er »Alfa« afsejlet, og i de nærmeste Dage sættes »Caroline« ligeledes i Fart.

## Kuludførsel over Gdynias Havn i April Maaned 1934

Ifølge en Meddelelse fra Vicekonsulatet i Gdynia udførtes i April Maaned over Gdynias Havn 440,927.7 T. Kul, deraf til Danmrka 17,007 T. mod 447,560.9 T., deraf til Danmark 13,960.0 T. i Marts Maaned.

Udførslen var fordelt til de forskellige Lande som følger:

Algier .....	17,999
Belgien .....	74,678
Danmark .....	17,007
Finland .....	3,350
Frankrig .....	13,840
Norge .....	20,480
Sverige .....	138,547.5
Italien .....	60,429
Grækenland .....	3,295
Holland .....	21,929
Irland .....	48,378.2
Gibraltar .....	0,000
Portugal .....	2,000
Rumænien .....	11,885
Jugoslavien .....	6,910

440,927.7

## VAREOMSÆTNINGEN OVER DANZIGS HAVN

MAJ MAANED 1934

Generalkonsulatet i Danzig indberetter, at det fra det statistiske Kontor har modtaget følgende Vægt og Værdi-

statistik over Ind- og Udførslen af Varer over Danzigs Havn i Maj Maaned.

	Indførsel:		Udførsel:	
	Mængde i T.	Værdi i G.	Mængde i T.	Værdi i G.
1. Frembringelser af vegetabilsk Oprindelse .....	6,797.8	1,409,909	84,844.4	5,955,699
2. Frembringelser af animalsk Oprindelse .....	581.0	189,536	195.4	281,554
3. Frembringelser af mineralsk Oprindelse .....	23,893.4	648,244	320,858.3	4,033,293
4. Voks, Fedt og Olie af vegetabilsk og animalsk Oprindelse .....	838.1	245,634	0.3	158
5. Næringsmidler og Tobak .....	461.1	210,123	479.3	171,705
6. Kemiske og farmaceutiske Frembringelser .....	3,749.9	529,984	3,424.5	305,118
7. Læder, Pels- og Lædervarer .....	54.9	59,215	73.7	50,248
8. Raastoffer til Tekstilvarer og Frembringelser deraf ..	930.3	2,446,251	70.7	23,928
9. Kautsjuk og Frembringelser deraf .....	260.9	428,319	10.1	15,836
10. Træ og Trævarer .....	2,195.1	168,434	93,979.2	6,688,796
11. Papir og Frembringelser deraf .....	1,106.0	212,883	256.7	42,303
12. Stenhuggerarbejder, keramiske Frembringelser, Glasvarer .....	67.5	18,379	3.1	1,956
13. Metaller og Frembringelser deraf .....	5,067.2	901,916	4,389.9	723,534
14. Maskiner og Apparater, elektriske Remedier .....	223.0	406,726	188.9	144,457
15. Transportmidler .....	77.1	121,326	1.0	690
16. Vægte, Præcisionsværktøj -Instrumenter og -Apparater, optisk Værktøj, Instrumenter og Apparater, Skrivemaskiner, Ure, Musikinstrumenter .....	8.9	56,398	1.0	1,200
17. Vaaben og Ammunition .....	0.8	5,300	—	—
18. Hatte, Paraplyer, Stokke, Modeartikler .....	—	300	—	—
19. Forskellige Frembringelser, som ikke er indeholdt i andre Positioner .....	5.4	16,547	0.8	3,430
20. Kunstværker og Museumsgenstande .....	—	—	—	—
21. Andet .....	—	1,170	—	44,400
	46,256.7	8,076,594	508,777.3	18,468,304

Til Sammenligning skal anføres, at Indførslen i April androg 33,922 t. til en Værdi af 6,773,473 G., hvorefter den er steget med 12,300 t. eller 37 pCt. i Væg og 1.3 Mill. G. eller ca. 20 pCt. i Værdi. Stigningen hidrører væsentligst fra Gruppe I, Frø, og Gruppe III, Svovlkies.

Udførslen i April androg 505,053.6 t. til en Værdi af 17,948,937.0 t.; der er altsaa en ubetydelig Stigning at fortegne.

Af hovedsageligt indførte Varer skal nævnes ca. 3,200 t. Frø, ca. 1,000 t. Ris, ca. 5,000 t. Erts, ca. 14,200 t. Svovlkies, ca. 3,500 t. Kul, ca. 2,900 t. Gødningstoffer, ca. 1,900 t. Tøndestaver, ca. 3,400 t. Jern, medens de hovedsageligste Udførselsvarer var ca. 3,100 t. Hvede, ca. 54,000 t. Rug, ca. 7,100 t. Byg, ca. 3,400 t. Havre, ca. 14,800 t. Mel, ca. 317,900 t. Kul, ca. 2,800 t. Ammoniak, ca. 94,000 t. Træ, ca. 1,900 t. Jern, ca. 1,900 t. Metalvarer.

## Polens Kuleksport i Maj Maaned 1934

Gesandtskabet i Warsawa meddeler nedenstaaende Tal for de fra Polen i Maj Maaned d. A. eksporterede Kvanta Kul, saaledes som Eksporten fordeler sig paa de forskellige Lande:

	i 1000 Tons
Østrig .....	50
Ungarn .....	1
Czekoslovakiet .....	30
Sverige .....	215
Norge .....	32
Danmark .....	10
Island .....	3
Finland .....	14
Estland .....	2
Frankrig .....	88
Belgien .....	48
Holland .....	35
Irland .....	67
Schweiz .....	12
Italien .....	114
Algier .....	6
Fjerne Orient .....	3
Brasilien .....	2
Bunkerkul .....	28
Ialt....	760
Danzig .....	19
Ialt....	779

## Aarhus Havnearbejderes Bod paa 1500 Kr.

Den faste Voldgiftsret har afsagt Kendelse i en af Foreningen af Arbejdsgivere ved Aarhus Havn mod Havnearbejdernes Fagforening i Aarhus anlagt Sag:

Den 13. Juni d. A. mønstrede Aarhus Stevedore Compagni Havnearbejdere til Udførelse af Arbejdet i Land ved Losning af 256 Sldr. Trælast fra den estniske Damper »Polaris« til Firmaet Aarhus Tømmerhandel, som er Medlem af Foreningen af Arbejdsgivere ved Aarhus Havn. Skibets Mandskab skulde selv udføre det indenbords Arbejde, og Lossearbejdet skulde paabegyndes Kl. 13½. Det viste sig imidlertid umuligt at faa Arbejdet i Gang, idet For-

manden for Havnearbejdernes Fagforening i Aarhus erklærede, at der ikke vilde blive udført noget Arbejde i Land ved den paagældende Losning, medmindre der ogsaa blev taget Havnearbejdere til det indenbords Arbejde. Da dette Standpunkt efter Arbejdsgivernes Formening var i Strid med den gældende faglige Overenskomst, nægtede man at imødekomme det rejste Krav, men da Fagforeningens Formand fastholdt dette, og en Henvendelse til Dansk Arbejdsmandsforbund viste sig frugtesløs, saa Ladningsmodtageren sig nødsaget til, for at undgaa yderligere betydelige Tab, under Protest at anlage Havnearbejdere til det indenbords Arbejde, hvorefter Losningen kom i Gang den 14. Juni om Morgen.

Retten tager de af Klagerne nedlagte Paastande til Følge og Boden fastsættes til 1500 Kr.

Sagens Omkostninger skal de indklagede betale.

## FRA UGE TIL UGE

FORTSAT FRA SIDE 304

kelte af Industriens Brancher (især Garveri- og Læder-, samt Tekstil- og Konfektionsindustrien), der har været Fremgang i Rentabiliteten. Betydelig Tilbagegang viser derimod Skibsværft-, Jern- og Metal-, samt Sten-, Ler- og Glasindustrien, foruden Hotel- og Restaurations-, Varehandels- og Ejendomselskaberne.

Højst uegentlig kan Rederivirksomhed ifølge denne Oversigt henregnes til Overskudsselskaberne. Ganske vist har de overskudsgivende Rederier et Overskud paa 3 Millioner paa deres Regnskaber, men dette svarer nøjagtig til de 3 Millioner Underskud, som de underskudgivende Rederier har haft i samme Aar. Det samlede Regnskabs-Overskud for 1932 andrager saaledes i Følge de statistiske Efterretninger for 25. Juni i Aar ÷ 0,00 og det samlede Resultat i Procent af samlet effektiv Aktiekapital ÷ 0.3.

Bedre end Ord oplyser disse triste Tal Skibsfartens vanskelige Stilling, og de bærer Jernbyrd om, at Skibsfarten ikke kan bære flere Byrder end der i Forvejen er læsset paa dette Erhvervs Skuldre.

## POSITIONSLISTE PR. 26. JUNI 1934

## A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, ank. Portsmouth 23.6.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aarø*, Larsen, ank. Geste 19.6.  
 m.t. *Aase Mærsk*, ank. New York 9.6.  
 s.s. *Activ*, Lorentzen, afg. Le Havre 26.6.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Singapore 22.6. til Hongkong.  
 s.s. *Agnete Mærsk*, afg. Immingham 8.6.  
 s.s. *Alabama*, afg. Kbhvn. forv. 30.6. til Buenos Aires.  
 s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Algarve*, Lund, afg. Antwerpen forv. 3.7. til Casablanca.  
 m.s. *Alsia*, Heindorn, afg. Colombo 20.6. til Suez.  
 s.s. *Alssund*, Nielsen, afg. St. Thomas 20.6. til West Indies.  
 s.s. *Amalienborg*, ank. Helsingør 23.6.  
 m.s. *Amerika*, Knudsen, ank. Kbhvn. 7.6.  
 m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Constanza 4.6.  
 m.s. *Annam*, Kragelund, ank. Melbourne 25.6. udg.  
 m.s. *Argentine*, Juul-Larsen, afg. Santos 25.6. til Kbhvn.  
 m.t. *Arnold Mærsk*, afg. Archangel 10.6.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Bahia 22.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Askø*, Kolster, ank. Dunkerque 26.6.  
 m.s. *Asnæs*, Ankersen, Dok Kbhvn.  
 s.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Kobe 22.6.  
 s.s. *Astrid*, Madsen, pass. Kbhvn. 22.6. p. R. t. London.  
 m.s. *Australien*, Rasmussen, afg. Los Angeles 13.6. til Kobe.

## B

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Bellona*, Lise, afg. Kbhvn. forv. 2.7. til Nakskov.  
 s.s. *Benedikt*, Clausen, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro Ruten.  
 m.t. *Bente Mærsk*, afg. Campana 13.6.  
 s.s. *Bergenhuis*, Schmidt, afg. Stettin 27.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Betty Mærsk*, ank. Murmansk 14.6.  
 s.s. *Birgit*, Lisberg, ank. Calcutta 23.6.  
 s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Loksa 23.6.  
 s.s. *Bogø*, Nielsen, afg. Archangel 14.6. til Dunkerque.  
 m.s. *Boringia*, Væring, afg. Bangkok 25.6. til Singapore.  
 s.s. *Botnia*, Ekholdt, afg. Leith 23.6. til Reykjavik.  
 s.s. *Brasilien*, Aggerholm, afg. Tyne 9.6.  
 s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Marseille forv. 29.6. til Genua.  
 s.s. *Brosund*, Hansen, ank. London 24.6.  
 s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Danzig forv. 5.7. til Kbhvn.

## C

m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, ank. Bahia Blanca 23.6.  
 m.t. *Caroline Mærsk*, ank. Balbao 28.6.  
 s.s. *Charkow*, afg. Danzig 30.6. til Kbhvn.  
 m.s. *Chastine Mærsk*, afg. Civita Vecchia 15.6.  
 m.s. *Chile*, Hansen, pass. Perim 21.6. p. R. t. Singapore.  
 s.s. *Christiansborg*, ank. New York 25.6.  
 m.s. *Christian Holm*, Madsen, afg. Santos 20.6. til Talara.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Lissabon 22.6. til New York.  
 s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Holm, afg. Danzig 22.6. til Bordeaux.  
 m.s. *Columbia*, Barfoed, afg. Hamborg 23.6.  
 s.s. *Cyril*, Farup, afg. Archangel 22.6. til Amsterdam.

## D

s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. London forv. 29.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Dana*, Bang, afg. Ceuta 25.6. til Saloum.  
 m.t. *Danmark*, Bjark, ank. Aruba 23.6.  
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Algiers 25.6. til Genoa.  
 s.s. *Delaware*, Christensen, afg. Kbhvn. 25.6. til Tofte.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle forv. 3.7. til Kbhvn.  
 s.s. *Douro*, Kann, afg. Kbhvn. forv. 2.7. til Königsberg.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Kbhvn. 24.6. til Reykjavik.  
 s.s. *Dronning Maud*, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## E

s.s. *Ebro*, afg. Aalborg 28.6. til Leith.  
 s.s. *Effie Mærsk*, ank. Leningrad 13.6.  
 s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Tanger forv. 3.7. til Ceuta.  
 s.s. *Elie*, Larsen, ank. Alicante 26.6.  
 m.s. *Elin*, af Svendborg, Jørgensen, pass. Kbhvn. 20.6.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. Casablanca 14.6.  
 s.s. *Ellensborg*, afg. Kemi 22.6.  
 s.s. *Elsborg*, ank. Danzig 26.6.  
 s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Leningrad 11.6.  
 m.s. *Emanuel* af Svendborg, Hansen, pass. Dunnet Hd. Ø. 20.6. p. R. t. Kbhvn.  
 m.t. *Emma Mærsk*, afg. Venezuela 26.5.  
 m.s. *Energi*, Steymann, pass. Kbhvn. 20.6. til Haderslev.  
 m.s. *England*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Erria*, Topp, ank. Marseilles 26.6. udg.  
 s.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.

s.s. *Esther Maria*, Liisberg, ank. Holmsund 26.6.  
 m.s. *Europa*, Dahl, ank. Rotterdam 27.6. hjg.

## F

s.s. *Falken*, Jonsson, afg. Nakskov 29.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Fano*, Korff, ank. Danzig 24.6.  
 s.s. *Fiona*, Blom, Kbhvn.-Nyborg-Rudkøbing-Svendborg Ruten.  
 m.s. *Fionia*, Christensen, afg. Colombo 25.6. til Penang.  
 s.s. *Flynderborg*, afg. London 25.6.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Fredensborg*, afg. Kemi 24.6.  
 s.s. *Frederiksborg*, afg. Hull 25.6.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Oslo 16.6. til New York.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Brinch, afg. Beverly 22.6. til New Orleans.

## G

s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Antwerpen forv. 29.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Gautatyr*, Abrahamsen, pass. Kbhvn. 20.6. p. R. t. Treport.  
 s.s. *Georgia*, Jørgensen, ank. Leningrad 24.6.  
 s.s. *Gerda Toft*, afg. Southampton 26.6.  
 m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. Yokohama 11.6.  
 m.s. *Gloria*, Kromann, ank. Holbæk 25.6.  
 s.s. *Gorm*, Bastholm, afg. Norfolk V. 18.6. til Rotterdam.  
 s.s. *Gudrun Mærsk*, afg. Leningrad 15.6.  
 s.s. *Gunvor Mærsk*, afg. Leningrad 15.6.

## H

s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Grangemouth 27.6.  
 s.s. *Hans Mærsk*, afg. Gibraltar 11.6.  
 s.s. *Harald*, Clemmensen, afg. Swansea forv. 26.6. til København.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Aalborg 6.7. til Newcastle.  
 s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Leningrad 15.6.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Kbhvn. 21.6. til Manchester.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Warrington 26.6. til Manchester.  
 s.s. *Hroar*, Oest Jacobsen, afg. Hull 6.7. til Kbhvn.  
 s.s. *Hulda Mærsk*, ank. Vejle 16.6.

## I

m.s. *Indien*, Bronér, ank. Kbhvn. 16.6.  
 m.s. *India*, Kruse, ank. Vancouver 4.6. udg.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Sande 20.6.  
 s.s. *Inge Mærsk*, afg. Holstensborg 15.6.  
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Onega 10.6.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Reykjavik 24.6.  
 s.s. *Ivar*, Clausen, afg. Kbhvn. forv. 27.6. til Vejle.

## J

s.s. *Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
 s.s. *Jacob Mærsk*, afg. Aalborg 26.5.  
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Newcastle 24.6.  
 m.t. *Jane Mærsk*, afg. Willemstad 15.6.  
 m.s. *Java*, Skjoldam, afg. Shanghai 22.6. til Singapore.  
 s.s. *Jessie Mærsk*, ank. Archangel 9.6.  
 m.s. *Johanne*, Groth, ank. Marstal for Slipning 23.6.  
 m.s. *Johanne* af Svendborg, Jensen, pass. Helsingør 22.6. p. R. t. Exmouth.  
 s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Dublin 8.6.  
 s.s. *Jolantha*, Hansen, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jegersborg*, afg. Gdynia 25.6.

## K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Porrsboro 8.6. til Garston.  
 s.s. *Katholm*, Christensen, afg. Liverpool forv. 9.7. Antwerpen.  
 s.s. *Kentucky*, Hansen, afg. Kbhvn. forv. 26.6. til Aalborg.  
 s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Dublin 11.6.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, Zaandam 25.6.  
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Danzig forv. 26.6. til Manchester.  
 s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.  
 s.s. *Kosciuszko*, Borkowski, afg. Halifax 21.6. til New York.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

26. 6. 34


LONDON.....	22,40	MADRID.....	61,25
NEWYORK.....	446,75	AMSTERDAM.....	303,00
BERLIN.....	171,10	STOCKHOLM.....	115,60
PARIS.....	29,55	OSLO.....	112,65
ANTWERPEN.....	104,30	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	145,30	PRAG.....	18,65
ROM.....	38,25	WARZAWA.....	84,65

**BRUG KUN**

**Hempels Skibsfarver**

**INDENBORDS UDENBORDS**

*Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.*



**A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y**

Telegram-Adr.: "Tonnage"      Coder: Alle Shipping-Coder

**HELSINGFORS (Finland)**

Filialkontor HANGO

**Skibsredere, Skibsmæglere      Befragtning og Spedition**

**L**

m.s. *Lalandia*, Borch, ank. Kbhvn. 14.6.  
 s.s. *Laura Mærsk*, afg. Archangel 12.6.  
 m.s. *Leice Mærsk*, afg. Yokohama 11.6.  
 s.s. *Lexa Mærsk*, afg. London 13.6.  
 s.s. *Lica Mærsk*, afg. Archangel 11.6.  
 s.s. *Lilleborg*, ank. Veitsiluoto 25.6.  
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, afg. Leningrad 24.6.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Rotterdam 9.6. til Buenos Aires.

**M**

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Hjorth, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Maine*, Jensen, ank. Montreal 23.6.  
 s.s. *Maja*, Bergstedt, Aarhus-Hamburg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Mouritzen, afg. Osaka 24.6. til Dalny.  
 s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Southampton 26.6.  
 s.s. *Margit*, Jensen, pass. Kbhvn. 23.6. p. R. t. London.  
 s.s. *Margrethe*, Madsen, afg. Kbhvn. 30.6. til London.  
 s.s. *Maria Toft*, ank. Leningrad 24.6.  
 m.t. *Marie Mærsk*, afg. Continentet 15.6.  
 s.s. *Martin Carl*, Hjorth, ank. Riga 22.6.  
 s.s. *Maryland*, Ankersen, afg. Tyne 28.5.  
 s.s. *Mathilde Mærsk*, ank. Grangemouth 15.6.  
 m.s. *Meonia*, Frandsen, ank. London 25.6. hjg.  
 s.s. *Møen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

**N**

s.s. *Nevada*, Kolster, afg. Tyne 29.5.  
 m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. Montreal 6.6.  
 s.s. *Nidaros*, Henriksen, afg. Riga 30.6. til Kbhvn.  
 m.s. *Niel Mærsk*, afg. Filadelfia 15.6.  
 s.s. *Nordborg*, ank. Trångsund 21.6.

**O**

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Falk, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Danzig forv. 26.6. til Preston.  
 m.s. *Olympia*, Røder, afg. Sevilla 16.6.  
 s.s. *Oluf Mærsk*, afg. Soroka 14.6.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Kbhvn. forv. 26.6. til Stockholm.  
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Kotka 22.6.

**P**

m.s. *Panama*, Franzen, afg. Singapore 10.6. til Suez.  
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Leningrad 21.6.  
 m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Peru*, Sørensen, afg. Port Said 25.6. til Dunkirk.  
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. San Pedro 1.6.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Goole 24.6.  
 s.s. *Pulaski*, Knøgen, afg. Halifax 25.6. til Kbhvn.

**R**

s.s. *Rhone*, Nielsen, ank. Helsingør 22.6.  
 s.s. *Rita Mærsk*, afg. Archangel 9.6.  
 s.s. *Riga*, Westergaard, afg. Bogense 21.6.  
 s.s. *Robert Mærsk*, afg. Archangel 5.6.  
 s.s. *Rosenborg*, ank. Hull 23.6.  
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Aarhus 29.6. til Newcastle.  
 m.s. *Ruth* af Svendborg, Sørensen, ank. Kbhvn. 17.6.  
 s.s. *Rømø*, Thomsen, ank. Grimsby 25.6.

**S**

m.s. *Sally Mærsk*, afg. Rosaria 27.5.  
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Riga 24.6.  
 s.s. *Scandia*, Michelsen, afg. Fawley 24.6. til Nyborg og Kbhvn.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, afg. Tuborg 26.6.  
 s.s. *Sejro*, Langlykke, ank. Reval 23.6.  
 s.s. *Seine*, Vasse, afg. Havre forv. 25.6. til Fecamp.

m.s. *Siam*, Krarup, ank. Kbhvn. 25.6.  
 m.s. *Sif*, Raahauge, afg. Granton 20.6. til Island.  
 s.s. *Sigrun*, Pedersen, afg. Kbhvn. forv. 27.6. til Aarhus.  
 s.s. *Silkeborg*, ank. Hull 24.6.  
 m.s. *Skandia*, Harris, ank. Holbæk 20.6.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Gdynia forv. 25.6. til Danzig.  
 s.s. *Skodsborg*, ank. Tyne 24.6.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Kbhvn. 3.7. til Leith.  
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Dublin 23.6.  
 s.s. *Sonja Mærsk*, afg. Sydney 8.6.  
 s.s. *Stadion II*, afg. Stettin forv. 28.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Fort de France 19.6. til Carunanc.  
 s.s. *Stegelborg*, afg. Kemi 26.6.  
 s.s. *Stjerneborg*, ank. Grays Harbour 16.5.  
 s.s. *Stockholm*, Caspersen, ank. Leith 22.6.  
 s.s. *Susan Mærsk*, ank. Liverpool 14.6.  
 s.s. *Svanhild*, Kristoffersen, afg. Danzig 19.6. til Manchester.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Danzig forv. 27.6. til København.  
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Antwerpen forv. 27.6. til København.  
 s.s. *Søborg*, ank. Trångsund 22.6.  
 s.s. *Sønderjylland*, Jarltorp, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.

**T**

s.s. *Taarholm*, Jørgensen, afg. Liverpool forv. 30.6. til Swansea.  
 m.s. *Tacoma*, Madsen, ank. Dublin 21.6.  
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Gdynia 25.6.  
 s.s. *Tempo*, Sørensen, afg. Danzig 26.6.  
 s.s. *Tennessee*, Arel, afg. Preston forv. 27.6. til Antwerpen.  
 s.s. *Thyra*, Jans, afg. Kbhvn. forv. 2.7. til Odense.  
 s.s. *Tiber*, Hull, afg. Kbhvn. forv. 26.6. til Dunkirk.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Trapani forv. 27.6. til Palermo.  
 m.s. *Tongking*, Wolf-Jørgensen, ank. Yokohama 26.6. til Kobe.  
 s.s. *Tovetil*, Vilsmark, afg. Dakar 19.6. til Port de Bouc.  
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Methil 26.6.  
 s.s. *Trondhjem*, Jørgensen, afg. Bergen forv. 25.6.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Leixoes 22.6. til Kbhvn.

**U**

s.s. *Uffe*, Hav, afg. Kbhvn. forv. 30.6. til Antwerpen.  
 s.s. *United States*, Voldborg, ank. Kbhvn. forv. 27.6.  
 s.s. *Uranienborg*, ank. Calais 25.6.

**V**

s.s. *Vendia*, Lund, afg. Le Havre 26.6.  
 s.s. *Vibeke Mærsk*, ank. Garston forv. 17.6.  
 s.s. *Viborg*, ank. Casablanca 22.6.  
 m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, afg. Bunbury 10.6.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Kiilsgaard, ank. Randers 25.6.  
 s.s. *Vidar*, Fischer, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Gyhrs, afg. Rio 9.6. til Kbhvn.  
 m.s. *Vistula*, Posselt, Kbhvn.-Zapport-Danzig-Frederikshavn.

**W**

m.s. *Willemoes* af Svendborg, Eriksen, ank. Skutskær 17.6.

**Y**

s.s. *Ydun*, Fjeldborg, Kbhvn.-Hønsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Jensen, Aalborg-Hamburg Ruten.

**Ø**

s.s. *Ørneborg*, ank. Hull 23.6.

**Positionsliste for Sejlskibe 26.6.34**

3m. Sk. *Alf*, Jørgensen, ank. Miramichi 19.6.  
 4m. m.s. *Caroline*, Jørgensen, afg. Marstal 22.6. til Svendborg for Dokning.  
 3m. Sk. *Clytia*, Hansen, afg. Kristianssand 23.6. til Gdynia.  
 3m. Sk. *Elisabeth*, Grube, ank. Drogheda 20.6.  
 3m. Sk. *Galathea*, Nielsen, ank. Tvedestrand 18.6.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
**ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL**ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
**AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.**

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer



# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

Telefon Nr. 6300, Omst. til samtlige Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.

## STEVEDORE

Telefoner: **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.:  
537 & 4055 Mamdresch

Aalborg

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTERINTERESSENT-SÆLSKAB

HOVEDKONTOR: **NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.**  
KAJ & PAKHUSE: **HOLMS PLADS**

HOVEDKONTOR:  
TLF. C. 3491 & 13370

EFTER KONTORTID KALDES:  
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y

## S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Weesberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2663

RANDERS

# WEIOLIN

PATENT SKIBSFARVER

Fineste danske Fabrikat

Spørg Deres Skibshandler.

**AAGE WEIHE**

SKIBSFARVEFABRIK

• NYHAVN 43 •

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

Grundlagt 1874

## Th. Höeg \* Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Graa Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe  
Patent Mønje Graa Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør **Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.**  
Telefon: Central 13779.

## OY HERMAN ANDERSSON

Etabl. 1902

Adm. Dir.: **A. F. WILÉN**

Skibsmæglere · Assurance · Speditører

Tel.-Adr. ANDERSSONCO. Coder: Alle Shipping-Coder

**ULEÅBORG & HAUKIPUDAS**

Medlem af The Baltic and International Maritime Conference

Medlem af The Finnish Shipbrokers Association

Spansk Vicekonsulat

## GUSTAV METZLER

Skibsmægler, Befragtning og Bunkerforsyning

**STETTIN OG SWINEMÜNDE**

TLGR.-ADR.: METZLER

Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, København.  
Finska Ångfartygs A/B., Helsingfors. — "Neptun" Bremen.

## O. SWANLJUNG

Etableret 1903

**BRAHESTAD** (Lapaluoto, Roska, Siniluoto & Kalajoki-Rahja) **FINLAND**

Dampskibs-Agent · Skibsmægler · Spedition

Medlem af: The Baltic and International Maritime Conference

Tel.-Adr. »Swanljungs, Brahestad

Coder: Scott's 1896 & 1906, Bentley's compl. phrase, Seedienschlüssel 1926, Owners' & Captains' Code & the Boe Code.

## A/B. BRUHN Co. OY

(tidl. J. BRUHN, Etabl. 1879)

Skibsmæglere og Befragtnings Agenter

Medlemmer af  
The Finnish Shipbrokers Association, The Baltic & International  
Maritime Conference og Nordisk Skibsrederforening

**KOTKA (Finland)**

Tel.-Adr.: BRUHNCO, KOTKA

# CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.



# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

50. Aargang.

København 27. Juni 1934.

Nr. 26.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters 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, og de der angaar Fyr, er angivet fra Søen.**

## I. Østersøen.

1485. Sverige. Hävrings Fyrskib S. Mine uskadelligjort.  
(U. f. s. Nr. 25/1642. Stockholm 1934.)  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 25/1410 1934 meddeles, at den paa c. 58° 25' N. 17° 31' E. observerede Mine er uskadelligjort.  
(E. f. S. Nr. 25/1410 1934.)
1486. Sverige. Bottniske Bugt. Grundkallen Fyrskib genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 25/1645. Stockholm 1934.)  
Fyrskibet *Grundkallen* paa c. 60° 33' N. 18° 58' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 23/1297 1934.)
1487. Sverige. Bottniske Bugt. Skærngaarden inden for Bonden. Sømærke inddraget.  
(U. f. s. Nr. 25/1586. Stockholm 1934.)  
Stagen paa c. 63° 29',<sub>05</sub> N. 19° 57',<sub>20</sub> E., ved *Mattesgrund* er permanent inddraget.  
(E. f. S. Nr. 5/236 1934.)
1488. Sverige. Bottniske Bugt. Løbet til Kågefjärden. Sømærker inddraget.  
(U. f. s. Nr. 25/1586. Stockholm 1934.)  
Nedennævnte Sømærker er permanent inddraget:  
1. Stagen paa c. 64° 48',<sub>43</sub> N. 21° 13',<sub>92</sub> E., ved Grunden *Svan*.  
2. Stagen med Kost paa c. 64° 49',<sub>96</sub> N. 21° 04',<sub>77</sub> E.  
(E. f. S. Nr. 5/237 1934.)
1489. Sverige. Bottniske Bugt. Løbet til Brännfors. Sømærker inddraget.  
(U. f. s. Nr. 25/1586. Stockholm 1934.)  
Stagerne paa henholdsvis c. 64° 59',<sub>90</sub> N. 21° 25',<sub>50</sub> E. og c. 65° 00',<sub>40</sub> N. 21° 25',<sub>00</sub> E. er permanent inddraget.  
(E. f. S. Nr. 5/238 1934.)
1490. Sverige. Bottniske Bugt. Løbet Rönnskär—Pitsundet. Sømærker inddraget.  
(U. f. s. Nr. 25/1586. Stockholm 1934.)  
Nedennævnte Sømærker er permanent inddraget:  
1. Stagerne paa henholdsvis c. 65° 06',<sub>45</sub> N. 21° 36',<sub>75</sub> E., ved *Rävsgrund*, og c. 65° 10',<sub>10</sub> N. 21° 35',<sub>35</sub> E.  
2. Stagen med Kost paa c. 65° 07',<sub>93</sub> N. 21° 37',<sub>50</sub> E., S. for *Leskär*.  
(E. f. S. Nr. 5/239 1934.)

- 1491. Sverige. Bottniske Bugt. Løbet til Piteå gennem Djupsundet. Sømærker inddraget.**  
(U. f. s. Nr. 25/1586. Stockholm 1934.)  
Nedennævnte korte og tykke Sømærker er permanent inddraget:  
1. De sorte Stager paa henholdsvis c.  $65^{\circ} 16'_{,75}$  N.  $21^{\circ} 28'_{,52}$  E. og c.  $65^{\circ} 17'_{,42}$  N.  $21^{\circ} 27'_{,18}$  E.  
2. Stagerne med Kost paa henholdsvis c.  $65^{\circ} 16'_{,77}$  N.  $21^{\circ} 28'_{,00}$  E. og c.  $65^{\circ} 17'_{,38}$  N.  $21^{\circ} 27'_{,25}$  E.  
(E. f. S. Nr. 5/240 1934.)
- 1492. Sverige. Bottniske Bugt. Løbet Luleå—Pitsundet. Sømærker inddraget.**  
(U. f. s. Nr. 25/1586. Stockholm 1934.)  
Nedennævnte Sømærker er permanent inddraget:  
Stagerne med Kost paa henholdsvis c.  $65^{\circ} 18'_{,30}$  N.  $21^{\circ} 45'_{,50}$  E., ved *Vargögrund*, c.  $65^{\circ} 16'_{,48}$  N.  $21^{\circ} 44'_{,77}$  E., c.  $65^{\circ} 15'_{,44}$  N.  $21^{\circ} 45'_{,50}$  E., c.  $65^{\circ} 14'_{,40}$  N.  $21^{\circ} 45'_{,60}$  E. og c.  $65^{\circ} 11'_{,74}$  N.  $21^{\circ} 38'_{,00}$  E., ved *Eriksgrund*.  
(E. f. S. Nr. 5/241 1934.)
- 1493. Sverige. Bottniske Bugt. Løbet til Kallaxö. Sømærker inddraget.**  
(U. f. s. Nr. 25/1586. Stockholm 1934.)  
Nedennævnte Sømærker er permanent inddraget:  
1. Den sorte Stage med 1 Ballon paa c.  $65^{\circ} 28'_{,50}$  N.  $22^{\circ} 04'_{,50}$  E.  
2. Stagerne paa henholdsvis c.  $65^{\circ} 30'_{,05}$  N.  $22^{\circ} 03'_{,25}$  E. og c.  $65^{\circ} 28'_{,65}$  N.  $22^{\circ} 03'_{,50}$  E.  
3. Stagerne med Kost paa henholdsvis c.  $65^{\circ} 29'_{,90}$  N.  $22^{\circ} 03'_{,30}$  E. og c.  $65^{\circ} 28'_{,77}$  N.  $22^{\circ} 02'_{,50}$  E.  
(E. f. S. Nr. 5/242 1934.)
- 1494. Sverige. Bottniske Bugt. Løbet til Råneå. Sømærker inddraget.**  
(U. f. s. Nr. 25/1586. Stockholm 1934.)  
Nedennævnte Sømærker er permanent inddraget:  
1. Stagen paa c.  $65^{\circ} 34'_{,38}$  N.  $22^{\circ} 27'_{,50}$  E., ved *Fjärdsgrund*.  
2. Stagerne med Kost paa henholdsvis c.  $65^{\circ} 36'_{,57}$  N.  $22^{\circ} 28'_{,80}$  E. og c.  $65^{\circ} 48'_{,00}$  N.  $22^{\circ} 27'_{,56}$  E.  
(E. f. S. Nr. 5/243 1934.)
- 1495. Sverige. Bottniske Bugt. Løbet Rånö—Siksundet. Sømærker udlagt.**  
(U. f. s. Nr. 25/1586. Stockholm 1934.)  
Nedennævnte nye Sømærker er udlagt:  
1. En Stage med Kost paa c.  $65^{\circ} 46'_{,10}$  N.  $22^{\circ} 50'_{,93}$  E., S. for en 6,5 m Grund (dagligt Lavvande).  
2. En Stage med Kost paa c.  $65^{\circ} 46'_{,41}$  N.  $22^{\circ} 47'_{,20}$  E., S. for Grunden *Röd-sankan*.  
(E. f. S. Nr. 5/244 1934.)
- 1496. Sverige. Bottniske Bugt. Løbet Malören—Kalix. Sømærke flyttet.**  
(U. f. s. Nr. 25/1586. Stockholm 1934.)  
Den sorte Stage med 1 Ballon paa c.  $65^{\circ} 40'_{,60}$  N.  $23^{\circ} 24'_{,40}$  E., ved *Läsgrund*, er flyttet til c.  $65^{\circ} 40'_{,60}$  N.  $23^{\circ} 24'_{,55}$  E., E. for en 6,3 m Grund (dagligt Lavvande).  
(E. f. S. Nr. 5/245 1934.)
- 1497. Sverige. Bottniske Bugt. Løbet til Båtskärsnäs. Sømærker inddraget.**  
(U. f. s. Nr. 25/1586. Stockholm 1934.)  
Nedennævnte Sømærker er permanent inddraget:  
Stagerne paa henholdsvis c.  $65^{\circ} 45'_{,60}$  N.  $23^{\circ} 27'_{,80}$  E. og c.  $65^{\circ} 46'_{,00}$  N.  $23^{\circ} 27'_{,33}$  E.  
(E. f. S. Nr. 5/246 1934.)
- 1498. Sverige. Bottniske Bugt. Kengalafjärden. Sømærke inddraget.**  
(U. f. s. Nr. 25/1586. Stockholm 1934.)  
Stagen paa c.  $65^{\circ} 40'_{,29}$  N.  $23^{\circ} 38'_{,52}$  E., ved *Tärngrund*, er permanent inddraget.  
(E. f. S. Nr. 5/247 1934.)

- 1499. Sverige. Bottniske Bugt. Løbet Malören—Salmis. Afmærkning forandret.**  
(U. f. s. Nr. 25/1586. Stockholm 1934.)
1. Stagen med Tvertræ paa c.  $65^{\circ} 36',_{00}$  N.  $23^{\circ} 41',_{15}$  E, er ombyttet med en Stage med nedadvendt Kost over 1 Ballon.
  2. Stagen med nedadvendt Kost over 1 Ballon paa c.  $65^{\circ} 36',_{80}$  N.  $23^{\circ} 44',_{00}$  E., ved *Sandgrund*, er permanent inddraget.  
(E. f. S. Nr. 5/248 1934.)
- 1500. (T). Finland. Bottniske Bugt. Södra Kvarnen. Storbrotten Fyrskib midlertidig inddraget.**  
(U. f. s. Nr. 16/491. Helsingfors 1934.)  
Fyrskibet *Storbrotten* paa c.  $60^{\circ} 26'$  N.  $19^{\circ} 12'$  E. er inddraget for et Tidsrum af c. 14 Dage.
- 1501. Finland. Finske Bugt. Porkkala. Sømærke flyttet.**  
(N. f. S. Nr. 25/2256. Berlin 1934.)  
Den hvide Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa  $59^{\circ} 56' 43''$  N.  $24^{\circ} 24' 49''$  E. er flyttet til  $59^{\circ} 56' 38''$  N.  $24^{\circ} 24' 25''$  E.
- 1502. (T). Finland. Finske Bugt. Someri Fyr. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.**  
(U. f. s. Nr. 17/486. Helsingfors 1934.)  
Taagesignalet ved *Someri Fyr* paa c.  $60^{\circ} 12'$  N.  $27^{\circ} 39'$  E. er ude af Virksomhed i Juli Maaned d. A.

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

- 1503. (T). Sverige. Sundet. Flinterenden. Kalkgrundet Fyrskib ombyttes midlertidigt.**  
(U. f. s. Nr. 25/1596. Stockholm 1934.)  
Fyrskibet *Kalkgrundet* paa c.  $55^{\circ} 37'$  N.  $12^{\circ} 53'$  E. vil omkring den 3. Juli d. A. uden nærmere Meddelelse midlertidig blive ombyttet med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“- Fyrkarakter og Taagesignal er uforandrede.
- 1504. Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborgsund. Guldborgbroen. Duc d'Alber belyses ikke mere om Natten.**  
Efter at Gennemsejlingsaabningen gennem *Guldborgbroen* er flyttet over mellem den W.-lige Klappille og Landpillen paa *Laalandssiden*, er den tidligere Afmærkning med klare Lanterner af Duc d'Alberne ved Broen ophørt.  
c.  $54^{\circ} 52'$  N.  $11^{\circ} 45'$  E.  
(E. f. S. Nr. 7/360 og 20/1112 1934)  
(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1505. Danmark. Kattegat. Aarhus Bugt. Oplysning om Vrag.**  
Vraget af Skonnert *Olympia*, der i Kortet er angivet at ligge paa c.  $56^{\circ} 08',_{0}$  N.  $10^{\circ} 19',_{1}$  E. med en mindste Dybde af  $9,_{4}$  m over Vraget, ligger i Henhold til for nylig foretaget Undersøgelse i 15 m Vand paa  $56^{\circ} 08' 17''$  N.  $10^{\circ} 18' 21''$  E., c. 900 m  $303,_{5}^{\circ}$  fra den tidligere angivne Plads og c. 150 m nærmere ved Ledefyrinien til *Aarhus*. Mindste Dybde over Vraget er 10 m.  
(E. f. S. Nr. 33/925 1893. Kort Nr. 252, 227, 278, 211 og 280.)  
(Se Tillæg.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

## 1506. Norge. Bodø. Lille Hjartøy SW.-Pynt. Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 14. Oslo 1934.)

*Lille Hjartøy SW.-Pynt* Fyr paa c.  $67^{\circ} 16',_9$  N.  $14^{\circ} 20',_0$  E. er forandret og lyser nu, som følger:

- |   |  |
|---|--|
| 1. Grønt i Pej. fra $313^{\circ}$ til $327^{\circ}$ . | 3. Rødt i Pej. fra $333^{\circ}$ til $213^{\circ}$ . |
| 2. Hvidt i — - $327^{\circ}$ - $333^{\circ}$ .        | 4. Hvidt i — - $213^{\circ}$ - $216^{\circ}$ .       |

## 1507. Norge. Skibåsvær. Djupsø Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 14. Oslo 1934.)

*Djupsø* Fyr paa c.  $66^{\circ} 07',_3$  N.  $12^{\circ} 04',_4$  E. er forandret og lyser nu, som følger:

- |   |  |
|---|--|
| 1. Hvidt i Pej. fra $172^{\circ}$ til $182^{\circ}$ . | 6. Rødt i Pej. fra $229^{\circ}$ til $233^{\circ}$ . |
| 2. Rødt i — - $182^{\circ}$ - $211^{\circ}$ .         | 7. Grønt i — - $233^{\circ}$ - $313^{\circ}$ .       |
| 3. Hvidt i — - $211^{\circ}$ - $223^{\circ}$ .        | 8. Rødt i — - $313^{\circ}$ - $334^{\circ}$ .        |
| 4. Grønt i — - $223^{\circ}$ - $225^{\circ}$ .        | 9. Hvidt i — - $334^{\circ}$ - $345^{\circ}$ .       |
| 5. Hvidt i — - $225^{\circ}$ - $229^{\circ}$ .        | 10. Grønt i — - $345^{\circ}$ - $352^{\circ}$ .      |

## 1508. Norge. Ranen. Langneset Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 14. Oslo 1934.)

*Langneset* Fyr paa c.  $66^{\circ} 09',_0$  N.  $12^{\circ} 48',_8$  E. er forandret og lyser nu, som følger:

- |  |  |
|--|--|
| 1. Rødt i Pej. fra $198^{\circ}$ til $201^{\circ}$ . | 3. Rødt i Pej. fra $270^{\circ}$ til $277^{\circ}$ . |
| 2. Hvidt i — - $201^{\circ}$ - $270^{\circ}$ .       | 4. Hvidt i — - $277^{\circ}$ - $40^{\circ}$ .        |

## 1509. Norge. Lekafjorden. Søndre Gutviken Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 14. Oslo 1934.)

*Søndre Gutviken* Fyr paa c.  $65^{\circ} 04',_9$  N.  $11^{\circ} 49',_3$  E. er forandret og lyser nu, som følger:

- |   |   |
|---|---|
| 1. Hvidt i Pej. fra $40^{\circ}$ til $53^{\circ}$ . | 4. Hvidt i Pej. fra $110^{\circ}$ til $120^{\circ}$ . |
| 2. Rødt i — - $53^{\circ}$ - $103^{\circ}$ .        | 5. Rødt i — - $120^{\circ}$ - $169^{\circ}$ .         |
| 3. Grønt i — - $103^{\circ}$ - $110^{\circ}$ .      | 6. Hvidt i — - $169^{\circ}$ - $245^{\circ}$ .        |

## 1510. Norge. Asenleden. Storskjær Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 14. Oslo 1934.)

*Storskjær* Fyr paa c.  $64^{\circ} 03',_1$  N.  $9^{\circ} 51',_3$  E. er forandret og viser nu hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $10^s$ , Blink  $0,7^s$ , Mørke  $2^s$ , Blink  $0,7^s$ , Mørke  $6,6^s$ . — Iøvrigt uforandret.

(E. f. S. Nr. 19/1064 1934.)

## 1511. Norge. Froan. Gimsan Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 14. Oslo 1934.)

*Gimsan* Fyr paa c.  $64^{\circ} 06',_8$  N.  $9^{\circ} 24',_7$  E. er forandret og viser nu hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $10^s$ , Blink  $0,7^s$ , Mørke  $2^s$ , Blink  $0,7^s$ , Mørke  $6,6^s$ . — Iøvrigt uforandret.

(E. f. S. Nr. 19/1063 1934.)

## 1512. Norge. Sulen. Maltsækken. Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 14. Oslo 1934.)

*Maltsækken* Fyr paa c.  $63^{\circ} 51',_2$  N.  $8^{\circ} 27',_8$  E. er forandret og lyser nu, som følger:

- |   |   |
|---|---|
| 1. Hvidt i Pej. fra $86^{\circ}$ til $91^{\circ}$ . | 4. Grønt i Pej. fra $240^{\circ}$ til $243^{\circ}$ . |
| 2. Rødt i — - $91^{\circ}$ til $238^{\circ}$ .      | 5. Rødt i — S. over ind mod Havnen.                   |
| 3. Hvidt i — - $238^{\circ}$ - $240^{\circ}$ .      |   |

## 1513. Norge. Smølen. Lyngvær Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 14. Oslo 1934.)

*Lyngvær* Fyrs Lysevne er forøget, og Fyrets Synsvidde er nu  $8,5$  Sm for hvidt,  $5,8$  Sm for rødt og  $4,5$  Sm for grønt Lys. c.  $63^{\circ} 16',_5$  N.  $7^{\circ} 46',_3$  E.

**1514. Norge. Harø W. Marøen Fyr forandret.**

(B. f. F. Nr. 14. Oslo 1934.)

*Marøen Fyr* paa c.  $62^{\circ} 45',_8$  N.  $6^{\circ} 24',_8$  E. er forandret og lyser nu, som følger:

- |  |   |
|--|---|
| 1. Rødt i Pej. fra $332^{\circ}$ til $352^{\circ}$ . | 8. Grønt i Pej. fra $110^{\circ}$ til $137^{\circ}$ . |
| 2. Grønt i — - $352^{\circ}$ - $17^{\circ}$ .        | 9. Hvidt i — - $137^{\circ}$ - $139^{\circ}$ .        |
| 3. Rødt i — - $17^{\circ}$ - $82^{\circ}$ .          | 10. Rødt i — - $139^{\circ}$ - $184^{\circ}$ .        |
| 4. Hvidt i — - $82^{\circ}$ - $84^{\circ}$ .         | 11. Hvidt i — - $184^{\circ}$ - $187^{\circ}$ .       |
| 5. Grønt i — - $84^{\circ}$ - $94^{\circ}$ .         | 12. Grønt i — - $187^{\circ}$ - $210^{\circ}$ .       |
| 6. Hvidt i — - $94^{\circ}$ - $97^{\circ}$ .         | 13. Rødt i — - $210^{\circ}$ - $213^{\circ}$ .        |
| 7. Rødt i — - $97^{\circ}$ - $110^{\circ}$ .         | 14. Grønt i — - $213^{\circ}$ - $217^{\circ}$ .       |

**1515. Norge. Bækkervikundet. Økshammeren Fyr forandret.**

(B. f. F. Nr. 13. Oslo 1934.)

*Økshammeren Fyr* paa c.  $59^{\circ} 59',_3$  N.  $5^{\circ} 13',_7$  E. er forandret og lyser nu, som følger:

- |  |   |
|--|---|
| 1. Rødt i Pej. fra $151^{\circ}$ til $167^{\circ}$ . | 6. Grønt i Pej. fra $263^{\circ}$ til $280^{\circ}$ . |
| 2. Hvidt i — - $167^{\circ}$ - $203^{\circ}$ .       | 7. Hvidt i — - $280^{\circ}$ - $317^{\circ}$ .        |
| 3. Grønt i — - $203^{\circ}$ - $215^{\circ}$ .       | 8. Rødt i — - $317^{\circ}$ - $351^{\circ}$ .         |
| 4. Hvidt i — - $215^{\circ}$ - $223^{\circ}$ .       | 9. Hvidt i — - $351^{\circ}$ - $8^{\circ}$ .          |
| 5. Rødt i — - $223^{\circ}$ - $263^{\circ}$ .        |   |

**1516. Norge. Rægefjord. Alterodden Fyr forandret.**

(B. f. F. Nr. 13. Oslo 1934.)

*Alterodden Fyr* paa c.  $58^{\circ} 19',_5$  N.  $6^{\circ} 15',_8$  E. er forandret og lyser nu, som følger:

- |  |   |
|--|---|
| 1. Hvidt i Pej. fra $339^{\circ}$ til $13^{\circ}$ . | 3. Grønt i Pej. fra $175^{\circ}$ til $202^{\circ}$ . |
| 2. Rødt i — - $158^{\circ}$ - $175^{\circ}$ .        |   |

**1517. Norge. Farsund. Store Håø Fyr forandret.**

(B. f. F. Nr. 13. Oslo 1934.)

*Store Håø Fyr*s Lysevne er forøget, og Fyrets Synsvidde er nu  $8,5$  Sm for hvidt,  $5,8$  Sm for rødt og  $4,5$  Sm for grønt Lys. c.  $58^{\circ} 04',_8$  N.  $6^{\circ} 50',_7$  E.**1518. Tyskland. Ooster Ems. Afmærkning atter normal.**

(N. f. S. Nr. 24/2245. Berlin 1934.)

Den midlertidige udlagte røde Lystønde *O. F.* paa  $53^{\circ} 39' 01''$  N.  $6^{\circ} 44' 49''$  E. er atter inddraget og erstattet med den røde Spirtønde *O. F.*

(E. f. S. Nr. 20/1120 1934.)

**1519. Nordsøen. Drivende Mine.**

(B. a. Z. Nr. 139/1513. 's-Gravenhage 1934.)

En drivende Mine rapporteres at være observeret paa c.  $52^{\circ} 21'$  N.  $3^{\circ} 22'$  E.**1520. Holland. Schouwenbank. Lys- og Fløjtetønde flyttet. Dybde paa Grund. Fyrskib inddrages.**

(B. a. Z. Nr. 138/1506. 's-Gravenhage 1934.)

- Den røde Lys- og Fløjtetønde, som nylig blev udlagt paa  $51^{\circ} 49' 02''$  N.  $3^{\circ} 28' 17''$  E., er flyttet til c.  $51^{\circ} 48',_1$  N.  $3^{\circ} 27',_1$  E., S. for  $6,3$  m Banken. Stationstønden ligger c.  $350$  m  $304^{\circ}$  fra Lys- og Fløjtetønden.
- Mindste Dybde paa Banken paa c.  $51^{\circ} 48',_6$  N.  $3^{\circ} 27',_4$  E. er  $5,9$  m.
- Fyrskibet *Schouwenbank* inddrages permanent omkring den 25. Juni d. A. (E. f. S. Nr. 21/1221 og 25/1436 1934. Kort Nr. 264.)

**1521. (T). Frankrig. Dunkerque. Ruytingen Fyrskib midlertidig ombyttet med Lys- og Fløjtetønde.**

(A. a. N. Nr. 25/1130. Paris 1934.)

Fyrskibet *Ruytingen* paa c.  $51^{\circ} 14'$  N.  $2^{\circ} 13'$  E. er midlertidig ombyttet med en rød- og sortmalet Lys- og Fløjtetønde med Ballon, og som viser rødt Lys med En-Formærkelser hver  $6^s$ .

- 1522. Frankrig. Dunkerque. Dyck Fyrskib genudlagt og forandret.**  
(A. a. N. Nr. 25/1131. Paris 1934.)  
Fyrskibet *Dyck* paa c.  $51^{\circ} 03' N.$   $2^{\circ} 08' E.$  er atter udlagt paa Station. Fyrkarakteren er forandret til hvidt Et-Blink hver  $20^s$ , Blink  $1,5^s$ , Mørke  $18,5^s$ .  
(E. f. S. Nr. 2/90. 1934.)
- 1523. England. Inner Gabbard. Oplysning om Dybde.**  
(N. t. M. Nr. 976. London 1934.)  
Ved en for nylig foretagen Opmaaling er fundet følgende Dybder:  
1.  $4,6$  m paa  $51^{\circ} 55' 56'' N.$   $1^{\circ} 55' 05'' E.$   
2.  $5,2$  m —  $51^{\circ} 55' 36'' N.$   $1^{\circ} 55' 00'' E.$   
3.  $4,6$  m —  $51^{\circ} 55' 18'' N.$   $1^{\circ} 54' 42'' E.$   
(Kort Nr. 264.)
- 1524. England. Lowestoft Anduvning. Afmærkning forandret.**  
(N. t. M. Nr. 16. Trinity House, London 1934.)  
1. *Inner Shoal* Lys- og Klokketønde er flyttet c.  $0,175$  Sm E. t. S. efter og ligger nu i  $8,8$  m Vand  $1$  Sm  $124^{\circ}$  fra *Lowestoft* Fyr. Samtidig er Fyrkarakteren forandret til hvidt Et-Blink hver  $1^s$ . c.  $52^{\circ} 28\frac{1}{2}' N.$   $1^{\circ} 47' E.$   
2. *North Holm* Lystønde paa c.  $52^{\circ} 32' N.$   $1^{\circ} 46' E.$  er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver  $15^s$ .  
(E. f. S. Nr. 17/908. 1934.)
- 1525. (P). England. Filey Brig Klokketønde flyttes.**  
(N. t. M. Nr. 17. Trinity House, London 1934.)  
*Filey Brig* Klokketønde paa c.  $54^{\circ} 13' N.$   $0^{\circ} 14\frac{1}{2}' W.$  vil omkring den 24. Juli d. A. blive flyttet c.  $320$  m S. efter.  
(Kort Nr. 264.)
- 1526. (T). Skotland. Firth of Forth. Undervandshindringer udlægges!**  
(N. t. M. Nr. 919. London 1934.)  
I Tiden mellem den 2. Juli og omkring den 15. August d. A. vil der være udlagt Undervandshindringer indenfor Omraadet, der begrænses af Linier gennem følgende Punkter:  
a.  $0,67$  Sm  $20^{\circ}$  fra Yderenden af *Blackness Castle Pier*.  
b.  $0,74$  Sm  $39^{\circ}$  — — — — —  
c.  $0,38$  Sm  $69^{\circ}$  — — — — —  
d.  $0,23$  Sm  $29^{\circ}$  — — — — —  
Punkterne (a) og (b) vil blive afmærket med grøn- og hvidternede Stumtpønder. Sejlads indenfor ovennævnte Omraade er forbudt.  
*Blackness Castle Pier*: c.  $56^{\circ} 00' N.$   $3^{\circ} 31' W.$
- V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.**
- 1527. (T). Frankrig. Ouessant. Créac'h Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.**  
(A. a. N. Nr. 25/1127. Paris 1934.)  
*Créac'h* Radiofyr paa c.  $48^{\circ} 28' N.$   $5^{\circ} 08' W.$  er for Tiden ude af Virksomhed.
- 1528. England S.-Kyst. Portsmouth Havn Anduvning. Outer Spit Lystønde flyttet.**  
(N. t. M. Nr. 921. London 1934.)  
*Outer Spit* Lystønde er flyttet c.  $180$  m S. efter og ligger nu paa c.  $50^{\circ} 45' N.$   $1^{\circ} 05' W.$ ,  $0,72$  Sm  $159^{\circ}$  fra *Spit Sand* Fort Fyr.
- 1529. Skotland W.-Kyst. Firth of Lorn. Lochnell Bugt. Vrag findes ikke.**  
(N. t. M. Nr. 929. London 1934.)  
Vraget, der er angivet at ligge paa c.  $56^{\circ} 28' N.$   $5^{\circ} 29' W.$ , findes ikke.

**1530. Irland W.-Kyst. Potlock Shoal. Oplysning om Dybde.**

(N. t. M. Nr. 952. London 1934.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 2/94 1934 meddeles at Dybden paa c. 53° 40' N. 10° 02' W., 1,52 Sm 131° fra E.-Spidsen af *Inisdalla Island*, er 3,7 m (Klippebund).  
(E. f. S. Nr. 2/94 1934.)

**VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.****1531. Spanien NW.-Kyst. Islas Sisargas. Taagesignal gives atter. Advarsel.**

(A. a. l. N. Nr. 24/727. San Fernando 1934.)

Taagesirenen paa *Isla Sisarga* paa c. 43° 21',<sub>6</sub> N. 8° 50',<sub>7</sub> W. er atter i Virksomhed, men funktionerer uregelmæssigt, saaledes at man ikke kan stole paa den.  
(E. f. S. Nr. 23/1329 1934.)

**1532. (T). Spanien W.-Kyst. Vigo Anduvning. Lystønder midlertidig inddraget.**

(N. t. M. Nr. 935. London 1934.)

Nedennævnte Lystønder er for Tiden inddraget:

1 Lys- og Klokketønden *Cruz de Almena* paa c. 42° 10' N. 8° 54' W.2. Lys- og Fløjtetønden *La Negra* paa c. 42° 09' N. 8° 53' W.**1533. Marokko. Agadir. Pointe Arhesdis Fyr forandret.**

(A. a. N. Nr. 24/1082. Paris 1934.)

*Pointe Arhesdis* Fyr paa c. 30° 26' N. 9° 39' W. er forandret og viser nu hvidt Lys med En-Formørkelse hver 20<sup>s</sup>, Lys 10<sup>s</sup>, Mørke 10<sup>s</sup>.

**1534. Afrika W.-Kyst. Gabon Floden. Vrag.**

(N. t. M. Nr. 982. London 1934.)

Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa 0° 13' 35" N. 9° 31' 20" E.

**VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.****1535. Florida Stræde. Capron Shoal. Tønde udlagt.**

(N. t. M. Nr. 926. London 1934.)

En rød Spidstønde er udlagt paa 27° 26' 50" N. 80° 13' 00" W.

**1536. Florida Stræde. Lucie Shoal. Tønde udlagt.**

(N. t. M. Nr. 926. London 1934.)

En rød Spidstønde er udlagt paa 27° 18' 50" N. 80° 08' 25" W.

**1537. Bieques eller Crab Island. Point Mulas. Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 925. London 1934.)

*Point Mulas* Fyr paa c. 18° 09' N. 65° 27' W. er forandret og viser nu hvidt og rødt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>.

**1538. Brasilien. Maranhão Bugt. Itacolomi Fyr. Fyrs Synsvidde forøget.**

(N. . S. Nr. 24/2213. Berlin 1934.)

*Itacolomi* Fyr paa c. 2° 10' S. 44° 25' W. har nu en Synsvidde paa 19 Sm.**VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.****1539. (P). Baleariske Øer. Isla de Ibiza. Losa de Santa Eulalia Grund. Lystønde udlægges.**

(A. a. l. N. Nr. 732. San Fernando 1934.)

En Lystønde, der skal vise hvidt Et-Blink, vil blive udlagt som Afmærkning for Grunden *Losa de Santa Eulalia* paa c. 38° 58',<sub>5</sub> N. 1° 35',<sub>7</sub> E.

- 1540. Frankrig. Ile de Porquerolles. Jaune Garde Fyr tændt.**  
(A. a. N. Nr. 24/1081. Paris 1934.)  
Paa c.  $43^{\circ} 00',4$  N.  $6^{\circ} 09',6$  E. er tændt et nyt Fyr, *Jaune Garde Fyr*, der viser grønt Lys med En-Formærkelser hver  $6^s$ , Lys  $4^s$ , Mørke  $2^s$ . Flammens Højde: 16 m. Synsvidde: 7 Sm. Et hvidt og rødt, vandret stribet Fyrtaarn. Fyret er ubevogtet.
- 1541. Korsika. Ile Lavezzi. Fyr forandret.**  
(A. a. N. Nr. 24/1076. Paris 1934.)  
*Ile Lavezzi Fyr* paa c.  $41^{\circ} 20'$  N.  $9^{\circ} 15',6$  E. er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formærkelser, To-Formærkelser hver  $8^s$ , Lys  $4,5^s$ , Mørke  $1^s$ , Lys  $1,5^s$ , Mørke  $1^s$ .
- 1542. Sardinien. Paganetto Rev. Baake opført.**  
(A. a. N. Nr. 118/257. Genua 1934.)  
Paa *Paganetto Rev* er paa  $41^{\circ} 14' 45''$  N.  $9^{\circ} 16' 30''$  E. opført en hvid Baake af Form som en afskaaret Pyramide.
- 1543. Italien E.-Kyst. Porto di Pesaro. Fyr forandret.**  
(A. a. N. Nr. 120/272. Genua 1934.)  
*Porto di Pesaro Fyr* paa c.  $43^{\circ} 55'$  N.  $12^{\circ} 54'$  E. er forandret og viser nu hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver  $15^s$ , Blink  $0,38^s$ , Mørke  $3,37^s$ , Blink  $0,38^s$ , Mørke  $3,37^s$ , Blink  $0,38^s$ , Mørke  $7,12^s$ . Lysevne: c. 25 Sm. Iøvrigt uforandret.  
(E. f. S. Nr. 1/39 1933.)
- 1544. Italien. Adriaterhavet. Porto di Abbazia. Fyr forandret.**  
(A. a. N. Nr. 119/264. Genua 1934.)  
Fyret paa *Abbazio Molehoved* paa c.  $45^{\circ} 20'$  N.  $14^{\circ} 19'$  E. er forandret fra at vise rødt, fast Lys til at vise rødt Et-Blink hver  $5^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $4,5^s$ . Synsvidde: 9 Sm. Iøvrigt uforandret.
- 1545. Jugoslavien. Isola Eso. Canale di Mezzo. Baake opført.**  
(A. a. N. Nr. 118/261. Genua 1934.)  
En Baake er opført paa  $44^{\circ} 02' (45'')$  N.  $15^{\circ} 07' (45'')$  E., c. 0,7 Sm ESE. for *Eso Grande (Iz Veliki) Fyr*.
- 1546. Jugoslavien. Rogosnizza (Rogoznica) Red. Spaun Grund. Baake forsvundet.**  
(A. a. N. Nr. 120/273. Genua 1934.)  
Baaken paa Grunden *Spaun* paa  $43^{\circ} 31' (50'')$  N.  $15^{\circ} 54' (40'')$  E., W. for *Rogosnizza*, er forsvundet.
- 1547. Rusland. Sorte Hav. Kerch Red. Lystønde udlagt.**  
(N. t. M. Nr. 939. London 1934.)  
En rød Lystønde, der viser grønt Et-Blink hver  $2^s$ , Blink  $0,2^s$ , Mørke  $1,8^s$ , er udlagt paa c.  $45^{\circ} 20'$  N.  $36^{\circ} 30'$  E., 1,7 Sm  $152^{\circ}$  fra *Kerch* røde, faste Forfyr.
- 1548. (T). Rusland. Sorte Hav. Taganrog Bugt. Belosarai Fyr midlertidig forandret.**  
(N. t. M. Nr. 950. London 1934.)  
*Belosarai Fyr* paa c.  $46^{\circ} 53'$  N.  $37^{\circ} 20'$  E. er midlertidig forandret til at vise hvidt, fast Fyr.
- 1549. Rusland. Sorte Hav. Poti Havn. Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 951. London 1934.)  
Fyret paa Hjørnet af Bølgebryderen paa c.  $42^{\circ} 09'$  N.  $41^{\circ} 35'$  E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver  $4^s$ . Synsvidde: 9 Sm.



## IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

## 1550. Persiske Bugt. Jezirat Farur NE. Grund findes ikke.

(N. t. M. Nr. 931. London 1934.)

14,6 m Grunden, der var rapporteret at ligge paa c. 26° 22' N. 54° 37' E., er for-gæves eftersøgt.

## 1551. Bengalske Bugt. Baruva Ankerplads. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 940. London 1934.)

Paa Flagstangen paa c. 18° 53' N. 84° 36' E. er som Erstatning for de to hvide, faste Fyr, der lejlighedsvis tændtes, tændt et Fyr, som viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10<sup>s</sup>. Flammens Højde: 11 m. Synsvidde: 9 Sm.

## 1552. Bengalske Bugt. Karnaphuli Floden Anduvring. Tønde flyttet.

(N. t. M. Nr. 923. London 1934.)

Tønden ud for *Karnaphuli* Floden er flyttet c. 0,95 Sm i Retningen 104° til 22° 13' 30" N. 91° 36' 30" E.

## 1553. Malacca Stræde. Pulo Langkawi. Pulo Singha Kintut E. Skær.

(N. t. M. Nr. 971. London 1934.)

Et Skær med 2,3 m Vand er fundet paa c. 6° 15' N. 99° 44' E., 1,1 Sm 69° fra S.-Spidsen af *Pulo Singha Kintut*.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

## 1554. Tyskland. Elben. Hamburg. Tidssignal nedlagt.

(N. t. S. Nr. 24/2169. Berlin 1934.)

Tidssignalet med Ballon paa 53° 32' 34" N. 9° 59' 03" E. paa Taarnet af Kaiser-pakhus A ved Kaiserkaj er permanent nedlagt.

## Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg  
Korts eller  
Bogs Nr.*England:*

- N 3829 Pacific Ocean. — Plans in the Admiralty and Hermit Islands. — Seeadler harbour. Nares harbour. Alacrity harbour. St. Andrew anchorage. Papi-talai and Hyane harbours. Carola bay. Kelaua harbour.
- N 3830 Bismarck Archipelago, Sheet I. — Bougainville island to North cape, New Ireland.
- N 3821 Bismarck Archipelago, Sheet 2. — Hercules bay to Sepik river, New Guinea, and portion of New Britain.
- N 3832 Bismarck Archipelago, Sheet 3. — North Cape, New Ireland to Wuvulu island.
- R 194 Mediterranean. — Malta and Gozo islands.
- R 2853 Gulf of Mexico. — Mississippi sound and Mobile bay.
- R 3804 China Sea. — Luzon strait.
- R 3805 Philippine Islands. — Luzon island, north of Lat. 16° 20' N.
- † 769 Pacific Ocean. — Admiralty and Hermit islands.
- † 1925 California. — Bodega bay.

## Tillæg.

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

## 1555. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.

Ved Opmaalingen den 24. Juni 1934 af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 5,6 m i E.-Siden af Renden, 4,9 m i Midten af Renden og 3,5 m i W.-Siden af Renden.

c. 54° 51' N. 12° 13<sup>1</sup>/<sub>4</sub>' E.

(E. f. S. Nr. 23/1321 1934.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

## 1556. Danmark. Kattegat. Østre-Flak WNW. Vrag forgæves eftersøgt.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 25/1428 1934 meddeles, at det deri omtalte Vrag, der var rapporteret at ligge sunket paa c. 56° 59',8 N. 10° 44',7 E., c. 2 Sm NW. for den røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost, *Østlige Knold E.*, forgæves er eftersøgt.

(E. f. S. Nr. 25/1428 1934.)

## 1557. Danmark. Limfjorden. Tyborøn Anduvningsfyr. Ny Lysvinkel. Advarsel.

Til Vejledning for Lodserne er *Tyborøn* Anduvningsfyr paa c. 56° 42',6 N. 8° 13',0 E. gjort synlig S. over i et Felt paa c. 20° visende ind, over *Sælkundeholm Løb*. *Vinklen er ikke nogen Sejladvinkel, men tjener kun til at angive Fyrets Beliggenhed.*

(Kort Nr. 259. Danske Lods, Side 447. Fyr-Fort. Nr. 55.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



**BP**  
REFINED  
PRODUCT



**FUEL & DIESEL  
OIL**

BUNKERSTATION I  
FRIHAVNEN  
Kapacitet: 450 Tons pr. Time.

St. Annæ Plads 5. København K.  
TELEFON: 5455 — TELEGRAM-ADR.: UNITEDOIL

**BP** **DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI** **BP**

*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

**O**wners' &  
**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

**Price 13/-** postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
33, Amaliegade, Copenhagen.

**AKTIESELSKABET  
MARITIME AGENCY**  
(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450      Telegram-Adr. "MARAG"

**AMALIEGADE 35  
KØBENHAVN K**

★

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTRØRER

**BUNKERKUL**  
LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

★

KONTRAHENTER FOR  
**STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS**



*Forsikrings-Aktieselskabet*  
**"SKANDINAVIA"**  
*Stiftet 1899*  
*Aktiekapital 10 Millioner Kroner*

SØG TRANSPORTFORSIKRINGER  
samt  
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

KONGENS NYTORV 6 · KØBENHAVN K.  
Telefon 9316    Telgr. Adr. Reassurance

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3500 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » 1000 » »

**Jørgen A. Rasmussen, Copenhagen K.**

Telegrams: Jorgaras

33, Amaliegade

World-wide supplies of

Bunker Coals, Fuel &amp; Diesel Oil, Stevedoring, Towage, Docking &amp; Shiprepairs, Insurance, Ships' Supplies

**IVER C. WEILBACH & CO**  
SØLVER & SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744



Telegr.:

Compasweilbach

Specialforretning: Kompasser &amp; Nautiske Instrumenter

**Hellerup Kulimport A/s**

TUBORG HAVN

Telefon Hellerup 20 — 803 og 660

IMPORT AF

Kul ▲ Koks ▲ Cinders  
Briketter ▲ Brænde**SEND DERES GAVE  
PR. TELEGRAM**Enhver Ordre, Telegram eller Brev-Gave,  
kan indtelefoneres til vort Kontor.

CENTRAL 13578

**GAVE-TELEGRAM A/s**prompte og samvittighedsfuld Betjening  
AMALIEGADE 33 K.**Skibsproviantering**

Schiffshandler

Ship Chandler

**H. S. Hansens Eftf. A/s**Telefon Central 389  
Efter Kl. 6 Ordруп 3098Amaliegade 43,  
København K.

Lager af alle Skibsfornødenheder

*Det populære  
Pilsner***TUBORG LAGER ØL  
TUBORG PILSNER**

AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

**Assuranceforeningen Skuld**

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12,267 • 12,432 & 12,732 • TELGR.-ADR.: »SKULD«  
STIFTET 1897GARANTI- OG RESERVEFOND  
CA. 1.600.000 KR.Overtager: 1) Ansvarsforsikring (derunder over-  
skydende Kollisionsansvar) for Damp-, Motor- og  
Sejlskibe • 2) Forsikring af Hyreansvar i Sygdoms-  
eller Forlistilfælde • 3) Forsikring af Ansvar for  
Besætningens Effekter i Forlistilfælde • 4) Strike-  
forsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund  
af Strike eller Lockout.**SCANDINAVIAN COAL BUYERS****IN A NUTSHELL**

GUIDE TO SCANDINAVIAN COAL IMPORTERS,

COAL AGENTS AND SHIPOWNERS

Price, 10/-, post free.

SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE

(The International Weekly)

33, Amaliegade

Copenhagen, Denmark

**FOREIGN BUNKERING**

TOWAGE

STEVEDORING

PROVISION-

AGENTS

**DANISH MARITIME SERVICE**

TELEGRAMS:

"AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

**COPENHAGEN**

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 28

FREDAG 13. JULI 1934

41. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1934

Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleumsselskab A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompani  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegraf-selskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phønix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugsererselskaber.

## FRA UGE TIL UGE

Af Axel Gerfalk.

### GLEM IKKE SØFARTEN

I et Brev for nylig til et stort engelsk Blad fremhævede en førende britisk Skibsreder, at »det er vanskeligt at udpønske noget, der i højere Grad end noget andet vil bidrage til at reducere Storbritannien til en anden eller tredje Klasses Nation end at underordne den internationale og oversøiske Handel under det nationale Landbrug.« Der er gaaet to Aar, siden Storbritannien, tvunget af Omstændighederne, afsluttede Ottawaoverenskomsten med de forskellige Kronlande og begyndte at skabe, hvad man spøgefuldt kalder en »videnskabelig Tariffpolitik«. Disse Ændringer kom en lang Række britiske Fabrikker og Farmere i Kronlandene til Gode. Fabrikkerne sikrede sig derved en større Andel af Hjemmemarkedet og blev sat i Stand til at føre en mere aggressiv Politik paa de udenlandske Markeder. Kronlandene har forøget deres Omsætning af primære Fornødenheder til Storbritannien, men har til Gengæld kun vist ringe Tilbøjelighed til at opmuntre Importen af britiske Fabrikata i de Tilfælde, hvor en saadan Import eventuelt vilde kunne skade deres egen Industri. I Forbindelse med denne protektionistiske og Empire-Præference-Politik har Regeringen taget Forholdsregler til Stimulering af det britiske Landbrug. Den »fremtidige Udenrigshandel« er altsaa baseret paa Præference, først til den hjemlige Producent, saa til Producenten i et af Kronlandene og saa endelig kan den udenlandske Producent komme i Betragtning, hvis han da overhovedet kommer i Betragtning. I den ny Tingenes Orden har man glemt een Industri, og det er den Industri, der er af størst Betydning for et maritimt Imperium — nemlig Skibsfarten. Ikke alene er Omfanget af den oversøiske Handel blevet indskrænket ved Ændringen i Storbritanniens økonomiske Politik, men Banerne for denne Handel er nødvendigvis ogsaa blevet ændret til Skade for de Mennesker, der skabte dem.

Den økonomiske Struktur, der danner Basis for Storbritanniens Stilling som en første Klasses Verdensmagt, er mere indviklet end den økonomiske Struktur i et hvilket som helst andet Land. At forsøge paa med et Øjeblikks Varsel at forandre denne Struktur paa en radikal Maade for at kunne bekæmpe Fænomener, der eventuelt kan vise sig at være forbigeaaende, vilde være det reneste Vanvid. Er det ganske uden Betydning for Politikerne af den nye Skole, at den britiske Skibsfart er en vigtig Eksportindustri, som er Skyld i en aarlig Kreditpost paa den britiske Handelsbalance paa 300 Millioner Pund Sterling? Er disse Politikere ogsaa ligegyldige overfor andre Former for usynlig Eksport, som er Hovedstøtten for mange vigtige Erhvervsforetagender i England? Revolutioner er altid farlige og undertiden ruinerende, og en økonomisk Revolution af den Karakter, som visse britiske Parlamentsmedlemmer forestiller sig den, kunde vise sig at være lige saa farlig som Undervandsbaadskampagnen i Verdenskrigen. Disse Politikere vilde derigenfor foranledige, at Parlamentet ved dets Ordre til

Toldvæsnet udrettede noget lignende, som Overkommandoen for den tyske Flaade udrettede under Verdenskrigen. Det er ikke paa den Maade, man naar frem til Velstand. Det er muligt, at vi Englændere i et vist Mon maa indrette vor Politik efter de tossede Tider, vi lever i, men derfor er der ingen Grund til, at de britiske Interesser og britiske Bank- og finansielle Interesser i oversøiske Lande skal kastes paa Møgbunken. Man skal søge at gaa evolutionistisk og ikke revolutionistisk til Værks, og denne Evolution skulde gaa gradvis for sig, Stadium efter Stadium, og med en tilpas Forsigtighed, saa man undgaar Faldgruber, der ellers vilde føre til, at de Industrier gik fallit, som i Fortiden har bidraget til en mere værdifuld Eksport end nogen anden Gruppe britiske Industrier.

Saaledes skrev den engelske Skibsreder sidste Uge. Hvad han skrev, har ogsaa Bud til andre Lande.

## SVENSKER PROBLEMER

Ved det svenske Havneforbunds Møde for nogle Dage siden behandlede to vigtige Spørgsmaal, nemlig Statsbidragene til de svenske Havne og de svenske Statsbaners nye Godstarifs Indflydelse paa den indenlandske Skibsfart.

I de senere Aar har den svenske Regering i sine Bestræbelser for at bekæmpe Arbejdsløsheden bevilget betydelige Laan til diverse svenske Havne. I mange Tilfælde er betydelige Forbedringer og Udvidelser blevet gennemført herved, men i andre Tilfælde synes Hensynet til de lokale Forhold at have gjort sig altfor stærkt gældende. Lokalpatriotismen har en kendt Evne til at fremstille som socialt nødvendige Arbejder, saadanne Arbejder, som set fra Rigets Synspunkt ikke blot er overflødige, men i visse Henseender endog skadelige.

Det svenske Havneforbund har i en Skrivelse til Regeringen paapeget disse Forhold og mindet om de ufordelagtige Virkninger, der er opstaaet for nærliggende Havne med samme Opland paa Grund af disse Foranstaltninger. I Særdeleshed i disse Tider, hvor Konkurrencen mellem Transportmidlerne er saa stærk og kan faa saa alvorlige Følger, forekommer det os, hedder det i Skrivelsen, at være magtpaaliggende, at ethvert saadant Laan bliver fuldstændig gennemprøvet. Det kan nemlig ske, at det, som en lokal Fordel, nationaløkonomisk set er en Ulempe, hvorfor et saadant Laan ikke burde komme i Stand, hvor det kan faa ubehagelig Følger for andre Dele af Landet og derigennem for hele Landet.

Det svenske Havneforbund anser det derfor kun rimeligt, at Regeringen giver de svenske Havne gennem deres kollektive Organ, Havneforbundet, Lejlighed til at ytre sig vedrørende Laan til Havneprojekter. En saadan Gennemprøvelse af de individuelle Havnelaan fra kompetent Side kan blive til Gavn baade for det svenske Havnevæsen som Helhed som for den svenske Statskasse.

Hvad Spørgsmaal No. 2 angaar, nemlig de reducerede Jernbanetakster for Godstransport og den Indflydelse, som denne ubillige Form for Konkurrence har haft paa Skibsfarten, er de Synspunkter, der er blevet fremført, Resultatet af det Arbejde, der er blevet udført af den Komite, der ved Aarets Begyndelse blev nedsat af det svenske Havneforbund med Direktør J. A. Appelquist som Formand med den Opgave at undersøge disse uheldige Forhold nærmere.

Ved Mødet blev det besluttet at komme ind paa en Rationalisering af Søfarten og Havnevæsenet derigennem, at man nedsatte Havnetaksterne i den Hensigt, at Skibsfarten kunde beholde noget af den indenrigske Godstrafik. Den vigtigste af disse Foranstaltninger var en Maksimering af de indenlandske Vareaf-

gifter i Lighed med, hvad man havde gennemført for Stockholms Havns Vedkommende fra og med den 1. Maris. I Forbindelse hermed skulde alle andre relativt høje Takster nedsættes, ligesom der i de Tilfælde, hvor der ikke fandtes en Dobbelttarif, skulde indføres to Sæt Takster, hvoraf det laveste Sæt skulde gælde for den indenrigske Skibsfart.

Komiteen foreslog tillige, at Varerne skulde grupperes og Taksterne beregnes paa samme Maade som ved Jernbanerne. En saadan ensartet Klassificering vilde i høj Grad hjælpe Rederne ved Beregningen af Fragtnoteringen for Transporten »fra Dør til Dør«. Det foreslaas ligeledes, at indenrigsk Gods med udenlandsk Bestemmelsessted fritages for Havneafgifter ved Afrejsen fra svenk Havn, for at det ikke skulde blive belastet med to Sæt Havneafgifter.

Havneforbundet har derfor besluttet at nedsætte en Komite til Undersøgelse af selve Takseringspørgsmaalet, dets økonomiske Betydning og dets Gennemførlighed. Denne Undersøgelse skal omfatte Havnene Stockholm, Göteborg, Malmö, Gävle, Helsingborg, Sundsvall, Halmstad, Kristinehamn og Vesteraas. Den nedsatte Komite bestaar af Generallojtnant Åkerman, Dr. Eneborg samt Havnedirektørerne Vinberg, Dieden og Edlund.

## INTERNATIONALT SAMARBEJDE

Naar disse Linier offentliggøres, vil de britiske Rederes Sammenslutning — Chamber of Shipping — have afholdt deres betydningsfulde Møde, hvor Skibsfarterhvervets Stilling til Handelsminister Runciman's Forslag om internationalt Samarbejde med de forskellige Skibsfartslande vil blive afgjort. Der er Anledning til at tro, at de engelske Redere ogsaa paa dette Punkt vil følge Ministeren — som bekendt har de, efter moden Overvejelse og en Tordentale fra Lord Essendon, allerede sagt Tak til det betingede Løfte om to Millioner Pund Sterling i Subsidier.

Efter hvad *Scandinavian Shipping Gazette's* velunderrettede London-Korrespondent indberetter, kan man vente, at den engelske Regering i allernærmeste Fremtid vil indkalde til den internationale Konference, der paa afgørende Vis vil bestemme den internationale Skibsfarts fremtidige Politik. Om denne bliver i Form af Tvangsoplægning eller Tvangsophugning, eller begge Dele, eller en hel anden Fremgangsform, er umuligt at sige i Øjeblikket, da Meningerne er delte. Men en Fællesordning kommer man nok til — Alternativet er jo en ødelæggende Fragtkrig af et Omfang, Verden aldrig nogensinde saa.

For Danmark og de øvrige skandinaviske Lande var det engelske Parlaments Møde i Tirsdags stærkt beroligende. Handelsminister Runciman understregede kraftigt, at de nordiske Lande og Holland var de eneste, der havde meldt sig til Samarbejdet med England, og udtrykte Haabet om, at ogsaa Kontinentets Skibsfartsnationer vilde melde sig til Samarbejdet, nu da Stillingen var ændret ved hans Fremsættelse af Forslaget om Statsstøtte til den britiske Skibsfart. Han lægger altsaa ikke Skjul paa, at det er Kamp, hvis det internationale Samarbejde ikke etableres. Sekretæren for Parlamentets Søfartskomite, Oberst Ropner, udtalte ved samme Lejlighed, at de britiske Skibsredere ønskede ingen unfair Fordel fremfor Danskere, Svenskere og Nordmænd, ejheller at fratage Skandinaverne den Fragt de havde i Dag. Det er som sagt beroligende Ord og de lover godt for en Forstaaelse ved Forhandlingsbordet — men gaar de andre Skibsfartsnationer ikke med, og det kommer til Kamp paa Subsidiemidler, da kommer der Mørketid for Danmarks og det øvrige Nordens Skibsfart.

# HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

## EN HYLDEST TIL MR. RUNCIMAN

I de sidste Par Uger har Præsidenten for Board of Trade, Mr. *Walter Runciman* været udsat for en Del Kritik. Det er blevet bebrejdet ham, at han har tøvet saa længe med at meddele, hvilken Skibsfartspolitik den britiske Regering vilde slaa ind paa, som om det var en Sag, der ikke frembød nogen Vanskelighed. Naar det kom til Stykket kunde han heller ikke følge nogen bestemt skibsfartspolitisk Kurs, som det stod klart for alle, var den eneste rigtige, thi det var ikke eet, men mange indbyrdes modstridende Problemer, der skulde løses. Til Trods for alt, hvad der er blevet sagt og skrevet her i Storbritannien om Landets fremtidige Skibsfartspolitik, nærer »*The Shipping World*« samme Opfattelse som »*The Scandinavian Shipping Gazette*«. Bladet er overbevist om, at den afventende Holdning, som Mr. Runciman omsider indtog, var Resultatet af en moden Overvejelse. »Vi føler os ogsaa sikre paa, at inden længe vil den britiske Skibsfartsindustri, ligesom Skibsfartsindustrien i de fleste andre Lande, være Mr. *Runciman* uhyre taknemmelig, fordi han netop har indtaget denne Holdning. Det er, som »*The Scandinavian Shipping Gazette*« netop fremhæver det, den letteste Ting af Verden at styrte sig lige ud i det og følge et populært Krav, idet man iøvrigt bryder sig Pokker om Konsekvenserne, men Mr. *Runciman* er en Mand, som tænker paa Fremtiden og som kender Forholdene inden for Skibsfarten saa nøje, at han paa en Prik kan maale Konsekvenserne af denne eller hin Frengangsmaade.« Dette er en velfortjent Hyldest til en Stats-

mand, som i de sidste tre Aar successivt har maattet tage Problemerne og Vanskelighederne inden for alle Storbritanniens Industrier under Overvejelse. Det er sandt nok, at der er gaaet syv Maaneder siden de britiske Trampredere fremsatte deres Krav om Subsidier og derved rejste hele Spørgsmaalet, men det er lige saa sandt, at man ikke har spildt Tiden i de forløbne syv Maaneder, og at det i Mellemtiden er lykkedes det at oplære Sagens Kerner. Det er blevet opklaret, at Ondets Rod er, at der findes for mange Skibe og for faa Ladninger. Da alle Forsøg paa at forøge Antallet af Ladninger er mislykkedes, staar den Mulighed tilbage, at man reducerer Skibenes Antal. The Baltic and International Maritime Conference har ikke opgivet Haabet om, at en Konference kunde resultere i en international Overenskomst om at oplægge tilstrækkelig Tonnage til, at der derved skabtes en Ligevægt mellem Udbud og Efterspørgsel. I Juni-Circulæret til Medlemmerne af Konferencen bliver Projektet diskuteret paa en meget optimistisk Maade. Nøden er universel, men, som fremhævet i sidste Nummer af »*The Shipping World*«, kan den ikke i lige Grad bebrejdes alle. De britiske Redere har i Øjeblikket en mindre Tonnage end i 1914. Kan man forvente, at de skal bringe samme Offer, som de Nationer, der har fremkaldt Krisen ved en stærk national Overproduktion af Skibe, og selv om de britiske Redere gik med til at bringe et saadant Offer, kan man saa forvente, at den britiske Regering vilde gaa med til at gennemføre og financiere en saadan Plan? Disse to Problemer er det nødvendigt yderligere at belyse.

*The Shipping World.*

## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

Fragtmarkedet er stort set uforandret med la Plata som det ledende Kornmarked og de forskellige Trælastmarkeder, samt udgaaende Kul til Middelhavet, som de livligste Europamarkeder.

De efter Forholdene ret tilfredsstillende Kulfragter til Middelhavet tiltrækker imidlertid mere Tonnage end Markedet kan fordøje, eftersom det ikke strømmer ind med nye Forretninger i samme Grad, som Tonnagen er tilstede, og nogen Afslappelse maa derfor sandsynligvis regnes med.

De nordamerikanske Markeder har saa godt som intet udover Skrabjern, og Kornbefragtningen fra Canada er gaaet helt i Staa, ligesom Forretningerne paa Vestkysten ligger »tot« paa Grund af Arbejdsforholdene.

Ude i Østen tegner det til Gengæld lidt bedre, med stigende Efterspørgsel og forbedrede Noteringer. — Hverken Donau eller Sortehavet — naar undtages enkelte Laster til Østen — giver Fragtmarkedet nogen Støtte og heller ikke de forskellige vestlige Middelhavsmarkeder.

### TRÆLASTMARKEDET

arbejder støt paa Basis af ret uforandrede — men faste Rater, og det er almindelig ventet, at Markedet vil bedres jævnt udover Eftersommeren og Høsten. Af de i sidste Uge afsluttede Befragtninger hemmeligholdes Rate og Betingelser for et Flertal, ligesom mange Forretninger overhovedet ikke publiceres; der er imidlertid ingen Svagheit at spore i nogen Retning, og Efterspørgslen er gennemgaaende tilfredsstillende.

1250 Fv. Kaskø og Yxpila/Tyne 31/9; 1200 Fv. Mid-Finland/West Hartlepool 31/-; 770 Fv. Mid-Finland/Boness 31/-; 8/1100 Std. Sydfinland/London 29/- 30/-; 8/1100 Std. Midtsverige/London 31/- 32/-; 15/2000 Std. Midtfinland/Sharpness 35/- 36/-; 1/1500 Std. Gdynia/Sharpness 33/-; 1/1500 Std. Gdynia/London 26/- 26/6.

Fra Hvidehavet og Leningrad er der sluttet en hel Del i den sidste Tid saa lige for Øjeblikket er der ikke megen positiv Forretning, men et nyt »rush« kan komme naar som helst.

Canada: Ca. 50/- for 7/800 Std. Baade fra de mest almindelige Lastepladser, Basis 1 Havn W.B.E.I.

### KUL, KOKS etc.

Disse Markeder er intetsigende, og det kan kun forbyse, at Tonnagen kan erholdes til de gængse Rater. — Tyne: Kolding 2000 T. 4/-, Kbhvn. 1600 T. Koks 6/3; Boness: Kolding 1750 T. 4/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Aarhus 2200 T. 4/-, Randers 2300 T. 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>; Goolc/ Korsør 1200 T. 4/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Forth/Saxkøbing 1100 T. 5/-, Fredericia 2700 T. 4/3. Danzig/Gdynia-Bordeaux indikerer ca. 30<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Frcs., Rouen 24.50 à 26 Frcs., Amsterdam 4/9, og 3/3500 T. Kbhvn. 3/9.

### MIDDELHAVET etc.

Det udgaaende Marked fortsætter meget fast. Wales/Alexandria har saaledes gentaget 7/9 for 7/8000 T., Vestitalien 6/8 9250 T., 7/- 7/3 5/6500 T. — Algiers 7/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 3900 T., Venedig 7/9 8000 T., 8/6 4500 T., Tyne/Civita Vecchia 7/- 5500 T., Vestitalien 6/9 6500 T., Alexandria 8/- 5800 T., Blyth/Marseille 7/3 4300 T., Rotterdam/Vestitalien noteres i 6/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 7/- 35/4500 T., Danzig/Gdynia—Vestitalien betalte 8/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. for 10,000 T.

De hjemgaaende Markeder er lige daarlige med yderst faa Forretninger. Alexandria/Hull 8/-, Sfax/Rouen 28 Frcs. Sortehavet/Dalny-Shanghai 14/- 14/3, Vladivostock 14/6 14/9 f.i.o. Juli, 13/3 henholdsvis 13/9 pr. Oktbr.. — Russerne har desuden enkelte Kul- og Ertslaster til Staterne.

### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Wales/Nordstaterne og Wales eller Skotland/Quebec-Montreal er ca. 3d. bedre, nemlig 6/3 imod 6/-, fri Losning. Kornbefragtningerne staar i Stampe. Montreal/U.K. noteres nominelt i 1/3d., Churchill/U.K. ca.

FORTSAT FRA SIDE 327

2/9 U.K. Sukker Cuba/U.K. Kont. indikerer 12/3 12/9 efter Størrelse, San Domingo/U.K. 4800 T. Parthast 12/1. Skrabjern fra Nordstaterne til Japan betales med 12/6 à 13/- f.i.o., og til Vestitalien \$3.90 gross terms. Asfalt Tampico/Indien og Australien 7/8000 T. 24/-.

Paa Vestkysten kan der intet gøres, saa længe Strikeurolighederne varer ved. Mange Baade har faaet lange ufrivillige Ophold, og store Værdier er allerede gaaet tabt ved disse meningsløse Arbejdsstridigheder.

#### SYD-AMERIKA

Kulraterne fra U.K. og Rotterdam er en Ubetydelighed fastere, saaledes rapporteres Cardiff/Rio 8/3 68/7200 T. Rotterdam/Buenos Aires 9/3 6/6500 T. Option Rosario 10/3. I det hjemgaaende Marked gøres adskilligt, og særlig betinger prompte Positioner forbedrede Rater.

San Lorenzo/Norden 6200 T. 18/- 15/25 Juli; San Lorenzo/A/Rotterdam 6000 T. 15/9 Juli; San Lorenzo p.p. 7000 T. 15/9 August; Rosario/U.K. A/Rotterdam 6400 T. 16/9 ppt.; Rosario p.p. 6/6500 T. 16/- 16/3

### + DANSKE HAVNE +

#### ESBJERG

Dydbed ved daglig Hølvande: Paa Graadybsbarren 2,7—5,8 m undtagen i en 200 m bred Rende, der i fuld Breddelse har 7,5 m og i Fyrlinien 7,8 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusetærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 4,7—7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiltet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er almærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Lods- og Bugserafgifter: Lodsstationen, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdampere Taksten er 100 Kr. pr. halve Time + 5—15 Øre pr. Reg.-Ton + 25 Kr. pr. Time for Bugsertov. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Netto-dragtighed. Ballast 5 Kr. pr. Tons. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørGES af hervede Fimarer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajem. Specielle Bassiner for Hyttefade. To mindre Skibsreparationsværfter og Ophalingsbedding for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

#### KJØBENHAVN

I Indløbet til Havnen 10 m, i Frihavnen 7,5—9,5 m. Til Larsens Plads en Dybde af 8,1 m. Til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne en Dybde af 7,5 m, ved Bolværkerne ved Kalvebod Brygge af 6,9 m, i Gasværkshavnen af 6,2 m. Ved Engbave Brygge 6,3 m, ved Teglhølen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m. 15 Øre pr. Ton af Netto-registertonagen, 10 Øre pr. Ton af Oods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer paa 100 Netto Reg. Tons og derunder betaler, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Oods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Sidstnævnte Afgift betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Afgift for Rute-fartøjer og reparerende Fartøjer m. m. Fartøjer, der udelukkende anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrlings- eller Motorolie til Fartøjets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for at skifte Mandskab, landsætte syge eller døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vindrivere, er fritagne for Afgift. Opholdets Varighed maa dog ikke udstrækkes over 4 løbende Døgn, for Sejlskibe paa 200 Net. Reg. Tons og derunder, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, ikke over 14 løbende Døgn. Ingen Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Dybtgaaende, Drægtighed og den Distance, der losses, og er meget moderat. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe Ind og ud af Havnen fra 36 til 240 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat. Ballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand betales med Kr. 1,75—2,50 pr. Ton. Losning og Lading. I Frihavnen besørGES Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevedor). 5 Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde, 5 Flydeokke, den ene ca. 170 m lang med Bæreevne 13.600 Tons. Ophalingsbedding, store Maskinværksteder og JærnskiBSbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatoren og pneum. Kornlosseapparater, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 dø, til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 14 faste Kraner med Løft indtil 25 Tons samt 2 private faste Kraner (Burmeister & Wain) med Løft indtil 100 T. Vandfors. v. Bolværk, Jærnbane langs Havnen.

spot og August; Rosario/Antwerpen 8500 T. 14/9 Juli/Aug.; Rosario/A/Hamborg 7000 T. 15/9 August; Bahia Blanca/Grækenland 6/6500 T. 16/9 og 17/- ppt.; Bahia Blanca/A/Hamborg 8500 T. 15/3 ppt.; Chile/B./Hamborg 7500 T. 19/6 September/Oktobre; Peru/U.K. 6500 T. 20- August.

#### ØSTEN

Efterspørgslen er noget bedre med lidt højere Indikationer. Vestaustralien/Europa 23/6 à 24/-, Sydaustralien 24/6 à 25/-, Saigon/ Frankrig 23/6 Juli/August 24/6 Juli. Dalny/Kontinentet 21/- Philippinerne/Europa 26/3 per 60 cbf. Whyalle/New York eller Baltimore \$5 og \$5.10. Durban/U.K. Kont. noterer 15/- 15/6 per Oktober. Durban/Venedig 6000 T. September er sluttet til 16/6, Durban/Vancouver 6000 T. Oktober 14/-, og Beira/Montreal 6700 T. Aug./September 16/6.

#### TIMECHARTER

Vest Indien: 5100 T. Rundrejse 85 c.; 4000 T. Rundrejse \$1.05; 4050 T. 2/4 Mdr. \$1.05; 4150 T. 2/4 Mdr. \$1.—; 2360 T. 3 Rundrejser \$1.37<sup>1</sup>/<sub>2</sub>.

#### FAABORG

Indsejlsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kroner, over 300 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. v. Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

#### FREDERIKSHAVN

Dydden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903 midlertidig fordoblet. Kulfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lading foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Privat Kran løftende 25 Tons. Privat Flydedok med 2400 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

#### HELSINGØR

Dydden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. henholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lods for Havnen og i Fyrsklbet »Lappegrund«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: i Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 2 Tørdokke indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

#### NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpeskruer 32 Øre, Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugserdamp, uford. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørGES hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt. Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

#### RUDKJØBING

Indsejlsløbet Nord fra til Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lods!). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris f. Tiden 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Ø. pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slinger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.



# FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Ny Lauritzen søsættes

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen sættes i Dag et Dieselmotorskib, Værftets Byggenummer 607, som bygges for Regning D/S. Vesterhavet (Konsul D. Lauritzen), her, i Vandet.

Skibet bygges til Germanischer Lloyds højeste Klasse og er bestemt til Frugtfart.

Dets Hoveddimensioner er følgende:

290' 0" × 42' 6" × 26' 6" til Shelterdæk, og Bærevnen er ca 2,500 tons d. w.

Det forsynes med 1 Hoveddieselmotor af Burmeister & Wain's nyeste Type, der skal kunne udvikle ca. 2,250 I.H.K.

Alt Dæksmaskineri bliver elektrisk drevet.

Afløbningen forløb i alle Maader smukt, og Skibet fik Navnet »Dora«.

## Udførslen af polske Kul over Danzigs Havn i Maj Maaned 1934.

Generalkonsulatet indberetter til Udenrigsministeriet, at der over Danzigs Havn ifølge derom modtaget Oplysning gennem det herværende Havneudvalg i Løbet af Maj Maaned er udført 235,763 t. Kul, deraf til Danmark 4,215 t. mod 194,934 t. deraf til Danmark 23,263 t. i April Maaned 1934.

Udførslen er fordelt paa følgende Maade:

	Tons
Sverige .....	56,556
Danmark .....	4,215
Italien .....	59,378
Frankrig .....	82,409
Finland .....	1,650
Norge .....	7,815
Tyskland .....	700
Belgien .....	4,175
Irland .....	5,500
Holland .....	215
Island .....	550
Algier .....	6,705
Gibraltar .....	5,895
	<hr/>
	235,763

## Oplagte danske Skibe.

Ifølge Dansk Dampskibsrederiforenings Opgørelse pr. 10. Juli havde Foreningens Medlemmer 19 oplagte Skibe, svarende til 37,620 Brutto Register Tons eller 51,752 Dødvægttons — en Nedgang i Oplægningerne paa godt 8000 Tons fra sidste Uge.

## Indvielse af ny Automobilfærge.

Den paa Nakskov Skibsværft byggede Motorfærge »Djursland«, der skal besørge Biltransporten fra Hundested til Grenaa, var i Gaar, Torsdag, paa Prøvelur. Paa Søndag aabner Færgeforbindelsen.

# NOR WOOD CO.

## Trælastfragterne stiger.

Nor Wood Co. har i allerhøjeste Grad vist sin Eksistens-Berettigelse. Trælastfragterne fra Østersøhavnene er steget jævnt siden dens Oprettelse, og Russerne, som ved direkte Aktion søgte at hindre dens Etablering, har nu opgivet alle Boykotforsøg og har endda sikret sig Tonnage hos Sømmenslutningens Fædre.

I et Interview med *Gøteborg Handels- og Sjøfartstidning* siger den bekendte svenske Trampreder, Generalkonsul Gustaf E. Sandstrøm, bl. a.:

»Fra Begyndelsen af haabede vi paa at samle 325,000 Standards i Sømmenslutningen, men efter nogen Tids Forløb satte vi Maalet højere, fordi vi indsaa, at Interessen og Forstaaelsen af Sagens Betydning efterhaanden voksede. Og paa Mødet i København den 25. Juni kunde vi konstatere, at der i alt stod en Tonnage paa 830,000 Standards bag Sømmenslutningen. Dette er uden Tvivl et meget stort Lysglimt for Tiden inden for Rederieringen.

De i Fragtkartellet deltagende Lande er Danmark, Sverige, Norge, Finland, Estland, Letland samt Tysk-

## Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i Juni 1934

I Følge foreliggende Meddelelser stiller Indklareringstallene til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, samt Nabolandenes Havne, for de første 6 Maaneder af indeværende Aar, sammenlignet med samme Periode i Fjor, sig saaledes:

	NIEUWE WATERWEG		ROTTERDAM	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1934 .....	6,263	9,981,377	5,122	7,862,664
1933 .....	5,606	9,193,700	4,527	6,804,366
	Forskæl: + 657 + 787,677		+ 595 + 1,058,298	

	HAMBORG		ANTWERPEN	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1934 .....	7,971	9,027,320	4,592	8,467,237
1933 .....	8,672	8,812,386	4,769	8,470,416
	Forskæl: — 701 + 214,934		+ 183 — 3,179	

I de første 6 Maaneder af indeværende Aar var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg og til Rotterdam henholdsvis 1,514,140 Tons større og 604,573 Tons mindre end til Antwerpen.

## Islandske Ordre til Norge.

Det islandske Redningsselskab har bestilt fire Redningsbaade i Norge. Prisen pr. Baad bliver 100—150,000 Kr. Baadene bliver forsynet med kraftige Motorer, der bliver købt i Sverige.

Det islandske Redningsvæsen er for en stor Del organiseret efter norsk Mønster og baseres paa frivillige Bidrag

## Verdensskibsbygningen.

Lloyds Opgørelse over Verdensskibsbygningen i April Kvartal viser, at der ved Udgangen af Juni 1934 var 288 Skibe paa tilsammen 1,216,340 Tons under Bygning.

Storbritannien førte med 131 Skibe paa tilsammen 587,142 Tons. Derefter Japan med 29 Skibe paa 137,280 Tons, Frankrig med 11 Skibe paa 104,500 Tons, Tyskland med 29 Skibe paa 91,145 Tons. Danmark indtager Femtepladsen med 18 Skibe paa tilsammen 66,650 Tons — af hvilke 12 Skibe paa 57,450 Tons er Motorskibe.

## DE SKANDINAVISKE SØMANDSHJEM I FREMMEDE HAVNE

ANTWERPEN:  
14 Ankerrui. Telef. 22860. Telegramadr.: »Scandhome. Bestyrer A Kildahl.

HAMBURG:  
Hafenfor 3, Hamburg 3. Telef. 366867. Telegramadr.: »Scandhome«. Bestyrer H. J. Hansson.

MARSEILLE:  
108, Boulevard de Paris. Telef. Colbert 50-85. Telegramadr.: »Scandhome«. Bestyrer Alf Tollefsen.

land, dette sidste Land sluttede sig paa Mødet i København definitivt til os og med ikke mindre end 96 pCt. af den totale Trælasttonnage og er saaledes den største Deltager. I Sverige, hvorfra Initiativet er kommet, er Procenten dog endnu ikke saa stor, idet Deltagelsen indskrænker sig til kun 72 pCt.; vi er allfor ofte uenige i Sverige, og det vilde være i høj Grad ønskeligt, om vi maatte lære at forstaa Kravet om at holde sammen.

De øvrige Landes Deltagelse i Procent af den totale Trælasttonnage er for Letland 95 pCt., Danmark 92 pCt., Norge 90 pCt. og Estland 79 pCt., og om kort Tid kommer sikkert Holland med, og dette vil uden Tvivl stimulere Interessen hos dem, der endnu staar uden for Sømmenslutningen.

Virkningen kan allerede spores i en fastere Undertone paa Trælastmarkedet, men naturligvis maa det tage sin Tid, inden Bedringen fuldt ud kan gøre sig gældende. Det kan her nævnes, at ogsaa Kulfragterne paa Østersøen er begyndt at blive noget bedre i den seneste Tid.«

## POSITIONSLISTE PR. 10. JULI 1934

## A

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, ank. Kbhvn. 8.7.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aarø*, Larsen, ank. Dunkerque 3.7.  
 m.t. *Aase Mærsk*, afg. Curacao 28.6.  
 m.s. *Afrika*, E. Himmelstrup, ank. Osaka 9.7. udg.  
 s.s. *Agnete Mærsk*, ank. Kovda 17.6.  
 s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Tyne 4.7.  
 s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimbsby Ruten.  
 m.s. *Alfa*, Christensen, afg. Aarhus 10.7. til Nakskov.  
 s.s. *Algarve*, Lund, afg. Tanger forv. 13.7. til Ceuta.  
 m.s. *Alsia*, C. Heindorn, afg. Marseilles 8.7. hjg.  
 s.s. *Alssund*, Nielsen, afg. Cayenne 6.7. til Demerara.  
 s.s. *Amalienborg*, ank. Kemi 4.7.  
 m.s. *Amerika*, C. Knudsen, pass. Corvo til St. Thomas 6.7. udg.  
 m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Hull 23.6.  
 m.t. *Anna Mærsk*, ank. Baltimore 26.6.  
 m.s. *Annam*, V. Kragelund, afg. Adelaide til Moji 6.7. udg.  
 m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Rio 28.6. til Kbhvn.  
 s.s. *Arnold Mærsk*, afg. Grimbsby 29.6.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Madeira 5.7. til Kbhvn.  
 s.s. *Askø*, Kolster, afg. 7.7. til Kbhvn.  
 m.s. *Astoria*, Nørregaard, ank. Dairen 26.6.  
 s.s. *Astrid*, Madsen, afg. Immingham 7.7. til Tuborg.  
 s.s. *Activ*, Lorentzen, ank. Bandholm 12.7.  
 m.s. *Australien*, A. Rasmussen, ank. Osaka 10.7. udg.

## B

- s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Bellona*, Hansen, afg. Nakskov 18.7. til Odense.  
 m.t. *Bente Mærsk*, afg. Campana 13.6.  
 s.s. *Bergenhus*, Schmidt, afg. Kbhvn. 13.7. til Vestnorge.  
 s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Pärnu 27.6.  
 s.s. *Bogø*, Nielsen, afg. Methil 7.7. til Flensborg.  
 m.s. *Boringia*, H. I. Væring, ank. Colombo 97. hjg.  
 m.s. *Bornholm*, Petersen, ank. Grangemouth 6.7.  
 s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Danzig 7.7.  
 s.s. *Botnia*, Ekholdt, afg. Leith 7.7. til Reykjavik.  
 s.s. *Brasilien*, Aggerholm, ank. Rosario 6.7.  
 m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Kbhvn. 6.7.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Kbhvn. 8.7.  
 s.s. *Broholm*, Ankensen, afg. Messina forv. 10.7. til Palermo.  
 s.s. *Brosund*, Hansen, afg. Methil 6.7. til Ørnsköldsvik.  
 s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Kbhvn. forv. 10.7. til Manchester.  
 s.s. *Betty Mærsk*, afg. Ghent 26.6.

## C

- m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, afg. Buenos Aires 6.7. til København.  
 m.s. *Caroline*, Jørgensen, afg. Leningrad 10.7. København.  
 s.s. *Charkow*, Holst, ank. Kbhvn. 8.7.  
 m.s. *Christian Holm*, Madsen, pass. Valparaiso 6.7. p. R. t. Talara.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. New York 4.7.  
 m.s. *Chastine Mærsk*, ank. Fetiye 20.6.  
 m.s. *Chile*, H. S. Hansen, afg. Singapore til Hongkong 5.7. udg.  
 s.s. *Christiansborg*, ank. Philadelphia 8.7.  
 s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Holm, afg. Bordeaux 6.7. til Grimbsby.  
 m.s. *Columbia*, Barfoed, afg. Dakar 5.7.  
 s.s. *Cornelia Mærsk*, afg. Aalborg 23.6.

## D

- s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. London forv. 13.7. til Kbhvn.  
 m.s. *Danmark*, Aa, Hjernum, pass. Perim til Singapore 9.7. udg.  
 m.t. *Danmark*, Bjark, pass. 29° 42' N-59° V 6.7. p. R. t. Stockholm.  
 s.s. *Delaware*, Christensen, afg. Tyne 2.7.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle forv. 17.7. til Kbhvn.  
 s.s. *Douro*, Kann, afg. Memel 21.7. til Kbhvn.

- m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Reykjavik 8.7. til Kbhvn.  
 s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## E

- s.s. *Ebro*, Ørbech, ank. Kbhvn. 6.7.  
 s.s. *Effie Mærsk*, ank. London 28.6.  
 s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Tunis forv. 14.7. til Marseille.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, ank. Danzig 28.6.  
 s.s. *Ellensborg*, ank. Hull 30.6.  
 s.s. *Elsborg*, ank. Tyne 8.7.  
 m.t. *Emma Mærsk*, afg. Continentlet 25.6.  
 s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Hull 26.6.  
 m.s. *Energi*, Jørgensen, ank. Svendborg 6.7.  
 m.s. *England*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Erindring*, Jørgensen, ank. Rouen 9.7.  
 m.s. *Erria*, A. Topp, pass. Perim til Colombo 6.7. udg.  
 s.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Estland*, Poulsen, ank. Archangel 2.7.  
 m.s. *Europa*, O. Dahl, ank. København 8.7.

## F

- s.s. *Falken*, Jønsson, Kbhvn.-Hobro-Nykøbing F. Ruten.  
 s.s. *Fanø*, Korff, afg. Danzig 5.7. til Zaandam.  
 m.s. *Fionia*, E. H. Christensen, ank. Bangkok 6.7. udg.  
 s.s. *Fiona*, Blom, Kbhvn.-Nyborg-Rudkøbing-Svendborg Ruten.  
 s.s. *Flynderborg*, ank. Trangsund 7.7.  
 s.s. *Fredensborg*, ank. Garston 3.7.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Frederiksborg*, ank. Riga 8.7.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Oslo 9.7. til Kbhvn.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimbsby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Brinch, ank. New Orleans 1.7.

## G

- s.s. *Gautatyr*, Abrahamsen, ank. Kbhvn. 8.7.  
 s.s. *Georgia*, Jarltorp, ank. Hull 7.7.  
 s.s. *Gerda Toft*, ank. Archangel 6.7.  
 m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. Yokohama 11.6.  
 s.s. *Gorm*, Bastholm, afg. Kbhvn. 9.7. til Gdynia.  
 s.s. *Grønland*, Meinertz, afg. Foyness 6.7.  
 s.s. *Gudrun Mærsk*, pass. Skagen 1.7. sydg.  
 s.s. *Gunvor Mærsk*, ank. Hull 22.6.

## H

- m.s. *H. N. Petersen*, Jensen, ank. Mesane 9.7.  
 s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Kalundborg 10.7.  
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Raumo 8.7.  
 s.s. *Hans Mærsk*, afg. Alexandria 27.6.  
 s.s. *Harald*, Clemmensen, afg. Danzig forv. 20.7. til Preston.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newcastle forv. 10.7. til København.  
 s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Grangemouth 30.6.  
 s.s. *Hindholm*, Møller, afg. Swansea forv. 13.7. til København.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Antwerpen forv. 10.7. til København.  
 s.s. *Hroar*, Oest Jacobsen, afg. Kbhvn. 12.7. til Hull.  
 s.s. *Hulda Mærsk*, ank. Leningrad 25.6.

## I

- m.s. *India*, N. P. Kruse, ank. Vancouver 4.6. udg.  
 m.s. *Indien*, Bronér, ank. Nakskov 26.6.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Inningham 6.7.  
 s.s. *Inge Mærsk*, ank. Kutfligsaa 24.6.  
 m.s. *Irland*, Petersen, afg. Port Talbot 28.6.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Kbhvn. 8.7. til Reykjavik.  
 s.s. *Ivar*, Clausen, afg. Gdynia forv. 11.7. til Sharpness.

## J

- s.s. *J. C. Jacobsen*, afg. Danzig 14.7. til Kbhvn.  
 s.s. *Jacob Mærsk*, afg. Filadelfia 27.6.  
 s.s. *Jan*, Jacobsen, afg. Gdynia 7.7. til Hull.  
 m.t. *Jane Mærsk*, afg. Willemstad 15.6.  
 m.s. *Java*, T. Skjoldam, afg. Port Swettenham til Aden 2.7. hjg.  
 s.s. *Jessie Mærsk*, afg. Archangel 19.6.  
 s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Archangel 24.6.  
 s.s. *Jolantha*, Hansen, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston.  
 s.s. *Jægersborg*, afg. Beckton 7.7.


## K

- s.s. *Karen Toft*, ank. Leningrad forv. 10.7.  
 s.s. *Kai*, Friis, ank. Newcastle 8.7.  
 s.s. *Katholm*, Christensen, afg. Antwerpen forv. 13.7. til Kbhvn.  
 s.s. *Kentucky*, Hansen, afg. Danzig forv. 18.7. til Kbhvn.  
 s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Casablanca 27.6.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Kbhvn. 7.7.  
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Manchester forv. 16.7. til Antwerpen.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

10. 7. 34

LONDON .....	22,40	MADRIN .....	61,10
NEWYORK .....	446,00	AMSTERDAM .....	302,20
BERLIN .....	170,70	STOCKHOLM .....	115,65
PARIS .....	29,50	OSLO .....	112,70
ANTWERPEN .....	104,05	HELSINGFORS .....	9,95
ZÜRICH .....	145,15	PRAG .....	18,65
ROM .....	38,30	WARZAWA .....	84,70

BRUG		KUN
Hempels		Skibsfarver
INDENBORDS		UDENBORDS
Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.		

s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
s.s. *Kong Haakon*, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.

## L

m.s. *Lalandia*, J. Borch, ank. Antwerpen 10.7. udg.  
s.s. *Laura Mærsk*, ank. Harstad 17.6.  
m.s. *Leice Mærsk*, afg. Yokohama 25.6.  
s.s. *Lera Mærsk*, ank. Archangel 26.6.  
s.s. *Lica Mærsk*, ank. Cardiff 22.6.  
s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Onega Road 3.7.  
s.s. *Lilleborg*, ank. Boston Red 6.7.  
s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
s.s. *London*, Hansen, afg. Leningrad 6.7.  
m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Rosario 6.7.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
s.s. *Magnus*, Hjorth, afg. Danzig forv. 11.7. til Reval.  
s.s. *Maine*, Jensen, ank. Montreal 23.6.  
s.s. *Maja*, Bergstedt, Aarhus-Hamburg Ruten.  
m.s. *Malaya*, E. Mouritzsen, afg. Shanghai til Hongkong 7.7. hjg.  
s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Holbæk 8.7.  
s.s. *Margit*, Jensen, ank. London 27.7.  
m.t. *Marie Mærsk*, afg. Continentet 15.6.  
s.s. *Margrethe*, Madsen, afg. London forv. 19.7. til København.  
s.s. *Maria Toft*, ank. Leningrad forv. 10.7.  
s.s. *Martin Carl*, Hjorth, afg. Burntisland 7.7. til Aalborg.  
s.s. *Maryland*, Ankersen, afg. Buenos Aires forv. 10.7. til Kbhvn.  
s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Grangemouth 28.6.  
m.s. *Meonia*, H. E. Frandsen, ank. Nakskov 8.7. udg.  
s.s. *Minsk*, Nykilde, afg. Antwerpen forv. 17.7. til Casablanca.  
s.s. *Møen*, Kbhvn.-Steg-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Pedersen, ank. Nordenham 8.7.  
m.s. *N. J. Ohlsen*, Lauridsen, afg. Odense 9.7.  
s.s. *Nevada*, Kolster, afg. Buenos Aires forv. 10.7. til Kbhvn.  
m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. Chester 23.6.  
s.s. *Nidaros*, Henriksen, Kbhvn.-Riga Ruten.  
m.s. *Niel Mærsk*, afg. Savannah 19.6.  
m.s. *Noah*, Larsen, pass. Kbhvn. 5.7. p. R. t. Exeter.  
s.s. *Nordborg*, ank. Bristol 8.7.  
s.s. *Normandiet*, Sørensen, ank. Riga 5.7.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
s.s. *Odin*, Falk, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Antwerpen forv. 20.7. til København.  
s.s. *Oluf Mærsk*, ank. Grimsby 25.6.  
m.s. *Olympia*, Røder, ank. New York 1.7.  
m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Stavanger forv. 11.7. til Buri-riken.  
s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Trangsund 29.6.

## P

m.s. *Panama*, P. Franzen, pass. Valetta til Rotterdam 8.7. hjg.  
s.s. *Paris*, Larsen, ank. Blyth 8.7.  
m.s. *Parkeston*, Ulv, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
m.s. *Patrica*, Nielsen, pass. Kbhvn. 5.7. p. R. t. St. Brioux.  
m.s. *Peru*, P. Sørensen, ank. Dunkirk 8.7. hjg.  
m.s. *Peter Mærsk*, afg. Shanghai 28.6.  
s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Marra 9.7.  
s.s. *Poul Møller*, Schrøder, ank. Hammerhavnen 11.7.

## R

s.s. *Riga*, Westergaard, ank. Gr. Yarmouth 7.7.  
s.s. *Rita Mærsk*, ank. Frederikshavn 27.6.  
s.s. *Rhone*, afg. Leith forv. 17.7. til Kbhvn.  
s.s. *Robert Mærsk*, afg. Caen 27.6.  
s.s. *Rosenborg*, ank. Gdynia 2.7.  
s.s. *Rota*, Petersen, afg. Newcastle forv. 17.7. til Kbhvn.  
m.s. *Ruth*, Sørensen, afg. Stockholm 3.7. til Droghedo.  
ss. *Romø*, Thomsen, ank. Korsør 6.7.

## S

m.s. *Sally Mærsk*, ank. Aalborg 29.6.  
s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Southampton 7.7. til Methil.  
s.s. *Scandia*, Michelsen, pass. 40 miles Nord, Rochall 5.7. p. R. t. Baytown.  
s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Aarhus 16.7.  
s.s. *Sejrø*, Langlykke, ank. Leith 5.7.  
m.s. *Siam*, S. Krarup, afg. Oslo til Gøteborg 7.7. udg.  
s.s. *Sigrun*, Pedersen, afg. Antwerpen forv. 17.7. til København.  
s.s. *Silkeborg*, afg. Methil 7.7.  
s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Antwerpen 2.7.  
m.s. *Skandia*, Harris, ank. Tonefors 1.7.  
s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Kbhvn. forv. 13.7. til Dunkirk.  
s.s. *Skodsborg*, ank. Riga 9.7.  
s.s. *Sleipner*, Dahm, ank. Thorshavn 8.7.  
s.s. *Slesvig*, Svarrer-Nielsen, ank. Archangel 6.7.  
s.s. *Sonja Mærsk*, afg. Manchester 21.6.  
s.s. *Stadion II*, afg. Stettin forv. 12.7. til Kbhvn.  
s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Maracaibo 2.7. til Cardenas.  
s.s. *Stegelborg*, ank. Preston Red 7.7.  
s.s. *Stjerneborg*, afg. Vancouver 8.7.  
s.s. *Stockholm*, Hinsch, ank. Leningrad 8.7.  
s.s. *Susan Mærsk*, ank. Leningrad 26.6.  
s.s. *Svanhild*, Kristoffersen, ank. Swansea 7.7.  
s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Manchester forv. 11.7. til Liverpool.  
s.s. *Svava*, Christensen, ank. Aabenraa 8.7.  
s.s. *Søborg*, ank. Hull 6.7.  
s.s. *Sønderjylland*, Ellehammer, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.

## T

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Esbjerg forv. 10.7. til København.  
m.s. *Tacoma*, Lorentzen, ank. Belfast 30.6.  
s.s. *Tennessee*, Arel, afg. Kbhvn. forv. 9.7. til Aarhus.  
s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Struer 10.7. til Gdynia.  
s.s. *Tempo*, Sørensen, afg. Danzig 10.7. til Rønne.  
s.s. *Thyra*, Henriksen, afg. Kbhvn. forv. 16.7. til Odense.  
s.s. *Tiber*, Hull, afg. Bordeaux forv. 9.7. til La Pallice.  
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Malaga forv. 10.7. til Lissabon.  
m.s. *Tongking*, N. W. Jørgensen, ank. Yawata 7.7. udg.  
s.s. *Trio*, Svane, pass. Kieler Kanal 10.7. p. R. t. Humbern.  
s.s. *Trondhjem*, Jørgensen, afg. Bergen 9.7.

## U

s.s. *Uffe*, Hav, afg. Kbhvn. forv. 21.7. til Antwerpen.  
s.s. *United States*, Voldborg, afg. Oslo 6.7. til New York.  
s.s. *Uranienborg*, ank. Jacobstad 7.7.

## V

s.s. *Vendia*, Lund, ank. Bandholm 11.7.  
s.s. *Vibeke Mærsk*, afg. Sunderland 26.6.  
s.s. *Viborg*, ank. Sevilla 3.7.  
m.s. *Victoria (Orient)*, Jacobsen, afg. Occan Isl. 5.7.  
s.s. *Victoria (D.F.K.)*, Kiilsgaard, ank. Kbhvn. 14.7.  
s.s. *Vidar*, Fischer, Esbjerg-London Ruten.  
s.s. *Virginia*, Gyhrs, afg. Kbhvn. forv. 11.7. til Korsør.  
m.s. *Vistula*, Posselt, Kbhvn.-Zoppot/Danzig-Frederikshavn Ruten.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Gdynia 8.7.

## Y

s.s. *Ydun*, Willarsen, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
s.s. *Yrsa (D.F.D.S.)*, Jensen, Aalborg-Hamburg Ruten.

## Ø

s.s. *Ørneborg*, ank. Aarhus 8.7.

**Positionsliste for Sejlskibe 10. 7. 34**

3/m. Sk. *Albert*, Christoffersen, afg. Cadiz 9.7.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement

Telefon 2070 · 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

samt paa alle Postkontorer



# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

Telefon Nr. 6300, Omst. til samtlige Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.

## DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

### STEVEDORE

Telefoner: 537 & 4055 **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.: Mamdresch

Aalborg

### AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

### SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

### SEJL · FLAG OG PRESSENINGER

H. HALMØE

CORT ADELERSGADE 8. KØBENHAVN

TELEFON: BYEN 6762 &amp; 4326

### KØBENHAVNS VANDFORSYNINGSS-ÆLSKAB

Vi undertegnede anbefale os med færek Vand, baade til  
Kedler og Drikkevand, til alle Skibe, der anløbe København.

◀ Ring os op ved Dag eller Nat gennem vore Telefoner: ▶

Dag Telefon: Nat Telefon:

Amager 5366 y og Amager 5637.

O. Møller &amp; H. C. Richardt.

REDERI- &amp; HANDELSSELSKABET

### MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL · KOKS · CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.

Telefon: 9246

Telegramadr.:

MONTANAKUL

### A/B. BRUHN Co. O/Y

(tidl. J. BRUHN, Etabl. 1879)

Skibsmæglere og Befragtnings Agenter

Medlemmer af

The Finnish Shipbrokers Association, The Baltic & International  
Maritime Conference og Nordisk Skibsrederforening

KOTKA (Finland)

Tel.-Adr.: BRUHNCO, KOTKA

### CADENIUS & GRAHN A/B

SKIBSMÆGLERE

DAMPKIBS- &amp; BEFRAGTNINGS AGENTER

KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

KOTKA - Finland

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka»

### VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM  
ANTWERPSkibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.

Telegram-Adr.: VINKECO. Coder: Scotts, Watkins, Bentleys.

Grundlagt 1874

### Th. Höeg \* Hamburg

Bundfarver for Jern- og Stålskibe

Rød og Graa Indenbordsfarve

Kobberstof for Træskibe

Patent Mønje

Graa Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.

Telefon: Central 13779.

## CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgiven af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

50. Aargang.

København 11. Juli 1934.

Nr. 28.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S.- og E.-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staaer 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, og de der angaar Fyr, er angivet fra Søen.*

## I. Østersøen.

### 1624. Østersøen. Stevns Fyr SE. t. S. Vrag afmærket.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 13/646 1934 meddeles, at Vraget af Motorskibet *Primo* er fundet liggende sunket paa c.  $55^{\circ} 11',7$  N.  $12^{\circ} 34',3$  E., c. 7 Sm SE. t. S. for *Stevns* Fyr. En grøn Vragvager med 2 grønne Flag og en Vraglystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $10^s$ , er udlagt henholdsvis 50 m og 100 m E. t. N. for Vraget. Bortset fra Toppen af Stormasten, der er knækket og hænger i Staget c. 1 m under Vandoverfladen er mindste Dybde over Vraget 13 m over Toppen af Fokkemasten.

(E. f. S. Nr. 13/646 1934.)

### 1625. (T). Sverige S.-Kyst. Karlskrona angöringsboj midlertidig ombyttet.

(U. f. s. Nr. 27/1814. Stockholm 1934.)

Lys- og Klokketønden *Karlskrona angöringsboj* paa c.  $56^{\circ} 03',2$  N.  $15^{\circ} 33',5$  E. er fra den 10. Juli d. A. og for et Tidsrum af c. 3 Uger ombyttet med en rød- og sortmalet Lystønde uden Klokke. Fyrkarakteren er uforandret.

### 1626. Finland. Bottniske Bugt. Santapankki. Baake opført.

(U. f. s. Nr. 18/554. Helsingfors 1934.)

En 30 m høj Baake, *Santapankki*, bestaaende af en rødmalet Jernkonstruktion er opført paa  $65^{\circ} 14' 16''$  N.  $24^{\circ} 55' 18''$  E.

(E. f. S. Nr. 20/1103 1934.)

### 1627. Finland. Bottniske Bugt. Fyrskibet Rauma. Taagesignal forandret.

(U. f. s. Nr. 18/555. Helsingfors 1934.)

Taagesignalet fra Fyrskibet *Rauma* paa c.  $61^{\circ} 07'$  N.  $21^{\circ} 04'$  E. er forandret og er nu 1 Stød af  $5^s$ . Varighed hver  $1^m$ .

### 1628. Finland. Skärgårdshavet. Nädendal. Särkkäsund. Sømærke udlagt.

(U. f. s. Nr. 18/558. Helsingfors 1934.)

En rød Stage med 2 røde, fra hinanden vendende Koste er udlagt paa  $60^{\circ} 27'$  (27") N.  $21^{\circ} 55'$  (40") E.

**1629. (T). Finland. Finske Bugt. Hangö Indløb. Gustavsvärn Fyr. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.**

(U. f. s. Nr. 18/552. Helsingfors 1934.)

Taagesignalet fra *Gustavsvärn* Fyr paa c.  $59^{\circ} 48' N.$   $22^{\circ} 57' E.$  vil i Dagene den 16. og 17. Juli d. A. være ude af Virksomhed paa Grund af Reparation.

**1630. (T). Estland. Finske Bugt. Reval Bugt. Skydeøvelser.**

(N. t. M. Nr. 6/31. Tallinn 1934.)

I Tiden fra den 15. August til den 15. Oktober d. A. vil der om Natten blive afholdt Skydeøvelser i *Reval* Bugt og Indløbene dertil i følgende Omraader:

I. $59^{\circ} 23' N.$ $24^{\circ} 05' E.$	II. $59^{\circ} 33' N.$ $24^{\circ} 30' E.$
$59^{\circ} 34' N.$ $24^{\circ} 05' E.$	$59^{\circ} 40' N.$ $24^{\circ} 30' E.$
$59^{\circ} 39' N.$ $24^{\circ} 30' E.$	$59^{\circ} 43' N.$ $24^{\circ} 43' E.$
$59^{\circ} 27' N.$ $24^{\circ} 30' E.$	$59^{\circ} 43' N.$ $25^{\circ} 08' E.$
	$59^{\circ} 33' N.$ $25^{\circ} 08' E.$

Naar *Surop* Bagfyr viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink, er Omraade I farligt, det W.-lige Indløb mellem *Nargön* og *Surop* midlertidig lukket, og Skibe maa da kun løbe ind gennem det N.-lige Indløb mellem *Nargön* og *Vulfsö*.

Naar *Nargön* Fyr paa c.  $59^{\circ} 36' N.$   $24^{\circ} 31' E.$  viser rødt Et-Blink, er Omraade II farligt, det N.-lige Indløb mellem *Nargön* og *Vulfsö* midlertidig lukket, og Skibe maa da kun løbe ind gennem det W.-lige Indløb mellem *Nargön* og *Surop*.

**1631. Estland. Moon Sund. Rukkirahu Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 6/33. Tallinn 1934.)

*Rukkirahu* Fyr paa c.  $58^{\circ} 54',3 N.$   $23^{\circ} 21' E.$  er forandret og lyser nu, som følger:

- |   |   |
|---|---|
| 1. Hvidt i Pejl. fra $14^{\circ}$ til $104^{\circ}$ . | 4. Rødt i Pejl. fra $216^{\circ}$ til $243^{\circ}$ . |
| 2. Rødt i — - $104^{\circ}$ - $194^{\circ}$ .         | 5. Hvidt i — - $243^{\circ}$ - $283^{\circ}$ .        |
| 3. Hvidt i — - $194^{\circ}$ - $216^{\circ}$ .        | 6. Rødt i — - $283^{\circ}$ - $14^{\circ}$ .          |

Iøvrigt er Fyret uforandret.

**1632. Estland. Riga Bugt. Kuressaar Red. Roomassaar Ledefyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 6/32. Tallinn 1934.)

*Roomassaar* Ledefyr er forandret, som følger:

- a. Bagfyret viser nu Lys med En-Formærkelser hver  $4^s$ , Lys  $2^s$ , Mørke  $2^s$ .  
 b. Forfyret viser nu hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver  $1^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $0,7^s$ . Fyret lyser, som følger:

- |   |  |
|---|--|
| 1. Hvidt i Pejl. fra $64^{\circ}$ til $356^{\circ}$ . | 3. Hvidt i Pejl. fra $24^{\circ}$ til $43^{\circ}$ . |
| 2. Grønt i — - $356^{\circ}$ - $24^{\circ}$ .         | 4. Rødt i — - $43^{\circ}$ - $64^{\circ}$ .          |

Iøvrigt er Fyrene uforandrede.

Forfyret: c.  $58^{\circ} 12',8 N.$   $22^{\circ} 35',5 E.$   
 (E. f. S. Nr. 24/1359 1934. Kort Nr. 268.)

**1633. Letland. Ovisi Fyrskib genudlagt.**

(N. t. M. Nr. 4/14. Riga 1934.)

Fyrskibet *Ovisi* paa c.  $57^{\circ} 38',6 N.$   $21^{\circ} 36',2 E.$  er atter udlagt paa Station.  
 (E. f. S. Nr. 21/1215 1934.)

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****1634. (T). Danmark. Sundet. København Inderhavn. Knippelsbro Interimsbro. Oplysning om Fyrbelysning.**

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 27/1581 1934 meddeles, at fra og med Lørdag den 14. Juli d. A. skiftes Sidelanterne i Sejløbet fra den gamle Knippelsbro til den nye Interimsbro.

Samtidig anbringes der 4 klare Lanterner (Flagermus) paa den gamle Bros Piller, 2 paa hver Side af Sejllobet, fra Solnedgang til Solopgang.  
c.  $55^{\circ} 40',_5$  N.  $12^{\circ} 35',_5$  E.  
(E. f. S. Nr. 26/1581 1934. Havnelods, Side 110.)

**1635. (P). Danmark. Sundet. Drogden. Nordre-Røse Fyr forandres.**

Den 26. Juli d. A. eller snarest derefter vil *Nordre-Røse* Fyrs N.-lige hvide Vinkel (Vinkel Nr. 5), der nu viser hvidt Et-Blink fra  $181\frac{1}{2}^{\circ}$  til  $190^{\circ}$ , blive forandret til fremtidig at vise rødt Et-Blink.

c.  $55^{\circ} 38'$  N.  $12^{\circ} 41'$  E.

(Kort Nr. 285, 249 og 210. Danske Lods, Side 276. Fyr-Fort. Nr. 286.)

**1636. (T). Sverige. Sundet. Malmö. Lystønde midlertidig inddraget.**

(U. f. s. Nr. 27/1815. Stockholm 1934.)

Lystønden *Malmö rännå*, *inne* paa c.  $55^{\circ} 37',_4$  N.  $12^{\circ} 59',_3$  E. ved Indsejlingen til den gamle Havn er paa Grund af Uddybningsarbejder midlertidig inddraget.

**1637. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Oreby Rende. Oplysning om Dybde.**

Ved en nylig foretagen Opmaaling er det konstateret, at Dybden i *Oreby Rende* er mindst  $4,3$  m. En Oprensning er paabegyndt.

*Oreby*: c.  $54^{\circ} 49',_5$  N.  $11^{\circ} 35',_8$  E.

(E. f. S. Nr. 25/1425 1934. Havnelods, Side 150 og 162.)

**1638. (T). Danmark. Store-Bælt. Kerteminde. Havnefyr midlertidig slukket.**

Paa Grund af Reparation af Havnehovedet vil *Kerteminde* Havnefyr være slukket fra den 10. til 20. Juli d. A. Yderligere Meddelelse udsendes ikke.

c.  $55^{\circ} 27'$  N.  $10^{\circ} 40'$  E.

**1639. Danmark. Store-Bælt. Onse Vig NW. Undervandshindring forgæves eftersøgt.**

Undervandshindringen, der var rapporteret at ligge udfor *Onse Vig* paa c.  $54^{\circ} 59'$  N.  $11^{\circ} 03'$  E. er forgæves eftersøgt.

(E. f. S. Nr. 24/1367 1934.)

**1640. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Rudkøbing S. Afmærkning forandret.**

Den N.-ligste røde Stage paa  $54^{\circ} 55'$  ( $33''$ ) N.  $12^{\circ} 40'$  ( $42''$ ) E. i det nye  $3,8$  m Løb S. for *Rudkøbing* er nu forsynet med 1 opadvendt Kost.

(E. f. S. Nr. 25/1426 1934. Kort Nr. 302, 297. Danske Lods, Side 562. Søm.-Fort. Side 88, Nr. 26 a.)

(Se Tillæg.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**1641. Danmark. Kattegat. Marthe Flak W. Palle.**

Ved en nylig foretagen Opmaaling er der paa  $56^{\circ} 00' 47''$  N.  $10^{\circ} 48' 42''$  E. fundet en Stenpalle med  $9,6$  m Vand. Pallen ligger i c. 15 m Vand og er c. 30 m lang i Retningen N.—S. og 15 m bred tværs derpaa.

(Kort Nr. 252, 227, 278, 211 og 280. Danske Lods, Side 175.)

**1642. Sverige. Kattegat. Göteborg Indløb. Vitten Fyrtaarn ommalet.**

(U. f. s. Nr. 27/1733. Stockholm 1934.)

Paa *Vitten* Fyr paa c.  $57^{\circ} 38',_2$  N.  $11^{\circ} 37',_3$  E. er den E.-lige Del af Betonfundamentet hvidt.

(Danske Lods, Side 219.)

**1643. Danmark. Limfjorden. Tyborøn Havn. Oplysning om Fyr.**

Det røde og grønne, faste Fyr paa *Tyborøn* Havns S.-Moles Hoved paa  $56^{\circ} 42' (09'')$  N.  $8^{\circ} 13' (41'')$  E. vil fra den 15. d. M. blive forstærket saaledes, at Synsviddens bliver c. 3 Sm. Yderligere Meddelelse udsendes ikke.

(Fyr-Fort. Nr. 516.)

**1644. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Advarsel. Puller.**

I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen*  $4,1$  m, i *Svaneholm Fyrlinie*:  $4,3$  m, i *Sælhundeholm Løb*:  $4,2$  m, i *Gaaseholm Løb*:  $2,2$  m, i *Svaneholm Løb*:  $1,5$  m og i *Kobberø Løb*:  $3,6$  m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn Havn*  $4,1$  m Dybde over *Havrevlen* og  $4,3$  m i *Svaneholm Fyrlinie* og  $4,2$  m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

Uden for Fyrlinierne findes mere Vand, men det anbefales Skibe med et større Dybgaaende end  $4,1$  m, der under de nuværende Dybdeforhold søger *Tyborøn Havn*, at benytte Lods.

En Pulle med  $3,7$  m Vand ligger paa  $56^{\circ} 43' (07'')$  N.  $8^{\circ} 13' (08'')$  E.

En Pulle med  $3,8$  m Vand ligger paa  $56^{\circ} 42' (58'')$  N.  $8^{\circ} 13' (23'')$  E.

(E. f. S. Nr. 23/1325 1934.)

**1645. Norge. Skagerrak. Arendal Indløb. Sandvigodden. Fyr nedlagt og erstattet med nyt Fyr.**

(B. f. F. Nr. 16. Oslo 1934.)

*Sandvigodden* Fyr paa c.  $58^{\circ} 26',1$  N.  $8^{\circ} 47',4$  E. er nedlagt og erstattet med et nyt Fyr omtrent paa samme Sted. Det nye Fyr viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formærkelser, Tre-Formærkelser. Flammens Højde: 17 m. Synsvidde: 13 Sm for hvidt og rødt, 12 Sm for grønt Lys. Lille Jernhus paa Underbygning. Fyret lyser, som følger:

1. Rødt i Pej. fra  $170^{\circ}$  til  $297^{\circ}$ . 3. Hvidt i Pej. fra  $344^{\circ}$  til  $1^{\circ}$ .

2. Grønt i — -  $297^{\circ}$  -  $344^{\circ}$ . 4. Rødt i — -  $1^{\circ}$  -  $5^{\circ}$ .

Brændetid: 28. Juni til 8. Juni.

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

**1646. Norge. Grip. Flathårskallen. Fyr tændes.**

(B. f. F. Nr. 16. Oslo 1934.)

Paa *Flathårsholmes* E.-Side paa  $63^{\circ} 13' 43''$  N.  $7^{\circ} 37' 02''$  E. tændes den 21. Juli d. A. et nyt Fyr, *Flathårskallen*, som skal vise hvidt Et-Blink hver  $3^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $2^s$ . Flammens Højde: 15 m. Synsvidde:  $12,5$  Sm. Stativ. Fyret er synligt fra  $351^{\circ}$  til  $355^{\circ}$  og lyser stærkest i Overetlinien med *Grip* Fyr —  $353^{\circ}$ . Brændetid: 21. Juli til 16. Maj.

**1647. Danmark. Tyborøn Lys- og Fløjtetønde atter tændt.**

Lys- og Fløjtetønden *Tyborøn* paa c.  $56^{\circ} 43'$  N.  $8^{\circ} 10'$  E. er atter tændt og i Orden. (E. f. S. Nr. 27/1622 1934.)

**1648. Nordsøen. Haaks W. Vrag.**

(B. a. Z. Nr. 151/1655. 's-Gravenhage 1934.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 27/1593 1934 meddeles, at det deri omtalte Vrag, hvorfra Masten ragede over Vandet, og som den 24. Juni d. A. var observeret paa c.  $52^{\circ} 54'$  N.  $3^{\circ} 30'$  E., 45 Sm  $305^{\circ}$  fra *IJmviden* Lys- og Fløjtetønde, atter den 1. Juli d. A. er observeret paa samme Sted, hvorfor det antages, at Masten er fastsiddende i et sunket Vrag.

(E. f. S. Nr. 27/1593 1934.)



**1649. Holland. West Schouwen Fyr atter tændt og forandret.**

(B. a. Z. Nr. 150/1634. 's-Gravenhage 1934.)

*West Schouwen Fyr* paa c.  $51^{\circ} 42',5$  N.  $3^{\circ} 41',5$  E. er atter tændt. Fyret viser nu hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $15^s$ , Blink  $0,1^s$ , Mørke  $2,6^s$ , Blink  $0,4^s$ , Mørke  $11,6^s$ . Synsvide:  $19,7$  Sm.

(E. f. S. Nr. 21/1221 1934. Kort Nr. 264.)

**1650. Holland. Schouwenbank. Middelbank. Oplysning om Lys- og Fløjtetønders Plads.**

(B. a. Z. Nr. 149/1624. 's-Gravenhage 1934.)

1. Den røde Lys- og Fløjtetønde med hvidt Bælte, *Schouwenbank*, ligger paa  $51^{\circ} 48' 29''$  N.  $3^{\circ} 27' 22''$  E.

Stationstønden ligger c. 350 m  $304^{\circ}$  fra Lys- og Fløjtetønden.

2. Den røde Lys- og Fløjtetønde *Middelbank* ligger paa  $51^{\circ} 44' 42''$  N.  $3^{\circ} 25' 26''$  E.

Stationstønden ligger c. 300 m  $225^{\circ}$  fra Lys- og Fløjtetønden.

(E. f. S. Nr. 26/1520 og 27/1595 1934. Kort Nr. 264.)

**1651. Frankrig. Dunkerque. Fyr flyttet og forandret.**

(A. a. N. Nr. 26/1173. Paris 1934.)

Det røde, faste Fyr paa Hovedet af E.-Molen er flyttet 700 m i Forlængelsen af den gamle Mole til det nye Molehoved paa c.  $51^{\circ} 03',6$  N.  $2^{\circ} 21',3$  E. Samtidig er Synsvidden forandret til 6 Sm.

**1652. Doverstræde. Le Colbart. Opmaalingsvagere midlertidig udlagt.**

(A. a. N. Nr. 26/1175. Paris 1934.)

En Del Opmaalingsvagere med dobbelt-kegleformede eller rektangulære Topbetegnelser samt forsynet med Flag er midlertidig udlagt paa NW.- og SE.-Siderne af *Colbart Banke*. c.  $50^{\circ} 50'$  N.  $1^{\circ} 20'$  E.

**1653. England. Goodwin Sands. Goodwin Fork Lystønde flyttet.**

(N. t. M. Nr. 18. Trinity House, London 1934.)

Paa Grund af Sandets Udvidelse mod SW. er *Goodwin Fork Lystønde* bleven flyttet  $0,35$  Sm mod SW. og ligger nu i  $13,7$  m Vand paa c.  $51^{\circ} 13\frac{1}{2}'$  N.  $1^{\circ} 27'$  E.  $1,58$  Sm  $95^{\circ}$  fra *Deal Pier Fyr*.

**1654. (T). England. Humber. Bull Fyrskib ombyttes midlertidigt.**

(N. t. M. Nr. 1079. London 1934.)

Fyrskibet *Bull* paa c.  $53^{\circ} 34'$  N.  $0^{\circ} 06'$  E. vil omkring den 16. Juli d. A. uden nærmere Meddelelse midlertidig blive ombyttet med et Reservefyrskib, der viser samme Fyrkarakter, men med en Periode paa hver  $30^s$  i Stedet for hver  $20^s$ . Taagesignalet er uforandret.

(Se Tillæg.)

**V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.****1655. Frankrig. Saint-Malo. Vrag.**

(A. a. N. Nr. 26/1168. Paris 1934.)

Dampskibet *Skelton* er strandet paa Klipperne ved *Les Courtis* paa c.  $48^{\circ} 40',5$  N.  $2^{\circ} 05',8$  W. En grøn Tønde med konisk Topbetegnelse er udlagt 80 m NNE. for Vraget. Bøjen ligger tæt ved Indsejlingsmærket til *Petite Porte*.

1656. Frankrig. **Roches Douvres. Fyrtaarn ommalet.**  
(A. a. N. Nr. 26/1172. Paris 1934.)  
*Roches Douvres* Fyrtaarn paa c.  $49^{\circ} 06',_{5}$  N.  $2^{\circ} 48',_{9}$  W. er nu hvidt og mørkegraat, vandret stribet.
1657. Irland W.-Kyst. **Frehil Island. Oplysning om Vrag.**  
(N. t. M. Nr. 1029. London 1934.)  
Et Vrag, hvorfra to Master er synlige over Vandet ved Lavvande, ligger sunket paa c.  $53^{\circ} 40'$  N.  $9^{\circ} 58'$  W.,  $0,9$  Sm  $326\frac{1}{2}^{\circ}$  fra Observationsstedet paa *Frehil Island*. Vraget, der i Kortet var aflagt  $1,8$  Sm  $246^{\circ}$  fra ovennævnte Plads, eksisterer ikke.

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

1658. Brasilien. **Risca do Zumby. Vrag.**  
(N. t. M. Nr. 1038. London 1934.)  
Et farligt Vrag ligger paa c.  $5^{\circ} 12'$  S.  $35^{\circ} 07'$  W. i Nærheden af *Risca do Zumby*.
1659. (T). Guatemala W.-Kyst. **Champerico. Fyr midlertidig slukket.**  
(N. t. M. Nr. 1013. London 1934.)  
*Champerico* Fyrtaarn paa c.  $14^{\circ} 18'$  N.  $91^{\circ} 56'$  W. er bleven ødelagt, og Fyret er derfor midlertidig slukket.

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1660. Baleariske Øer. **Isla de Ibiza. Losa de Santa Eulalia Grund. Lystønde udlagt.**  
(A. a. l. N. Nr. 810. San Fernando 1934.)  
En sort Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver  $1^s$ , Blink  $0,1^s$ , Mørke  $0,9^s$ , er udlagt i 27 m Vand paa  $38^{\circ} 58'$  ( $30''$ ) N.  $1^{\circ} 35'$  ( $50''$ ) E., 200 m SE. for det lægste paa Grunden.  
(E. f. S. Nr. 26/1539 1934.)

## IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

1661. Afrika E.-Kyst. **Tambuzi Island. Fyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 1009. London 1934.)  
Paa *Tambuzi Island* paa  $11^{\circ} 21' 42''$  S.  $40^{\circ} 39' 25''$  E. er tændt et Fyr, som viser hvidt Et-Blink hver  $10^s$ . Synsvidde: 15 Sm. 18 m højt, hvidt Taarn.
1662. Afrika S.-Kyst. **Port Elizabeth. Grund.**  
(N. t. M. Nr. 1008. London 1934.)  
En Grund med  $9,1$  m Vand ligger paa  $33^{\circ} 58' 46''$  S.  $25^{\circ} 41' 39''$  E.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

**1663. Danmark. Limfjorden. Limfjordsbroen Aalborg—Nørre-Sundby. Forandring i Regler for Gennemsejling.**

Under den 5. Juli d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder foretaget følgende Ændring i den under 23. Marts 1933 approberede Vedtægt for *Limfjordsbroen*:

Signalbestemmelserne i Ordensreglementets § 10, Stk. 2 ændres til:

O m D a g e n : Det internationale Signalfag N (eller i Mangel heraf Nationsflaget) hejst paa halv Fortop og en lang og en kort Tone (— •) med Dampfløjte eller Taagehorn.

O m N a t t e n : Et hvidt Lys for Boven og en lang og en kort Tone (— •) med Dampfløjte eller Taagehorn.

(E. f. S. Nr. 14/868 1933. Danske Lods, Side 484, Havnelods, Side 15)

(Se Tillæg.)

**Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.**

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

Korte eller  
Bogs Nr.

*England:*

- T Admiralty Tide Tables 1932, Part II, Standard and Abridged Editions—Amendments.
- T Supplement No. 7 to Mediterranean Pilot, Vol. II.
- N 3790 Persian Gulf. Approaches to Bahrain.
- R 3688 Gulf of Mexico. Ports on the west coast of Florida.
- R 269 North America, east coast. Sapelo sound to Little Bahama bank.
- R 358 Japan. Western coasts of Kyushu and Honshu including the Korea strait.
- R 820 Morocco. Cape Fdala to Cape Blanco.
- R 2194 Plans of anchorages in the northern part of Celebes.
- R 2735 China. Si Kiang or West river sheet 3.
- T Supplement No. 2 to South-east Alaska Pilot.

**Tillæg.****II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****1664. Danmark. Køge Bugt. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret.**

I Tilslutning til E. f. S. Nr. 23/1336 1934 om Skydeøvelser bekendtgøres herved, at der endvidere vil blive afholdt Skydeøvelser med Kanon i *Køge Bugt* den 20. og den 24. Juli d. A.

(E. f. S. Nr. 23/1336 1934.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

**1665. Danmark. Hvide Sande. Baadehavn. Havnefyr.**

Baadehavnen ved *Hvide Sande* er færdigbygget.

Paa Havnens N.-lige Molehoved er tændt et Fyr, der viser rødt og grønt, fast Lys; rødt Lys udefter og grønt Lys indefter.

Paa S.-lige Molehoved er tændt et Fyr, der viser grønt og rødt, fast Lys; grønt Lys udefter og rødt Lys indefter.

Flammens Højde er for begge Fyr 2,9 m.

Fyrene er ikke synlige fra Søen, da de skjules af den c. 250 m W.-ligere liggende Betonmoles Bølgeskærm.

c. 56° 00' N. 8° 07' E.

(E. f. S. Nr. 17/1028 1933. Kort Nr. 255. Danske Lods, Side 108. Havnelods, Side 87, Tillæg Nr. 3, Side 30. Fyr.-Fort. Nr. 47 A og 47 B.)

## XI. Bekendtgørelser m. m.

**1666. Danmark. Guldborgsund. Ændringer i Reglement for Christian IX's Bro.**

Under 6. Juli d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder foretaget følgende Ændring i Reglement af 22. Juni 1928 for Passage gennem *Christian IX's Bro* over *Guldborgsund* med Ændringer af 13. September 1930:

Signalbestemmelserne i § 3, Stk. 2 ændres til:

„O m D a g e n : Det internationale Signalflag N (eller i Mangel heraf Nationalflaget) hejst paa halv Fortop og en lang og en kort Tone (— •) med Dampfløjte eller Taagehorn.

O m N a t t e n : Et hvidt Lys for Boven og en lang og en kort Tone (— •) med Dampfløjte eller Taagehorn“.

(E. f. S. Nr. 37/1867 1930. Dansko Lods, Side 524. Havnelods, Side 139, Tillæg Nr. 2, Side 24.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

*- og saa nu  
Carlsberg*

**"GAMLE"  
eller  
"HOF"**

## FRIED. KRUPP

GERMANIAWERFT  
AKTIENGESELLSCHAFT KIEL

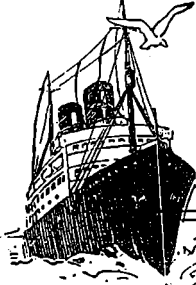
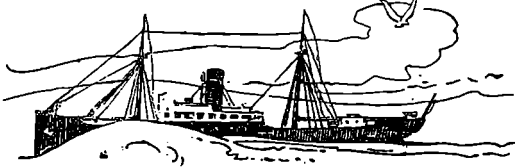

**SKIBSBYGNING**  
FRAGT- & PASSAGERSKIBE AF  
ENHVER STØRRELSE OG TYPE

SPECIALITET:  
TANKSKIBE OG  
LUKSUSYACHTS

EGNE DOKANLÆG  
FOR REPARATIONER  
OG OMBYGNING

**MASKINBYGNING**  
DIESELMOTORER - DAMPKEDLER  
TRYKLEJER

REPRÆSENTANT FOR DANMARK:  
**INGENIØR ALLAN THIERRY**  
TOLDBODVEJ 28 TLF. C. 10036 KØBENHAVN K.

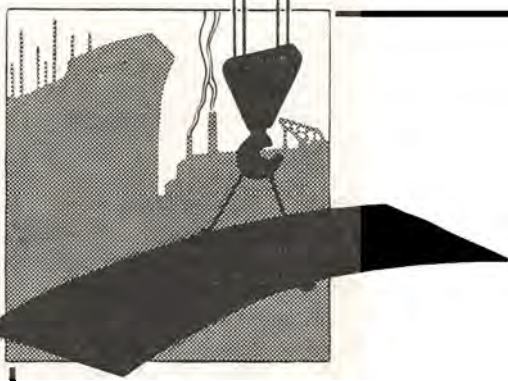




**FUEL & DIESEL  
OIL**

BUNKERSTATION I  
FRIHAVNEN  
Kapacitet: 450 Tons pr. Time.

St. Annæ Plads 5. København K.  
TELEFON: 5455 — TELEGRAM-ADR.: UNITEDOIL

**DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI**



**Nybygninger  
Reparationer**

Aktieselskabet  
**Aalborg Maskin- og Skibsbyggeri**  
Telegr. Adr.: Yard. Tlf. 4101, Statstlf. 9.

## AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefoner: 40 - 91 &amp; 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftet»

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde. Fabrikante af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler. 2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

**Toldbodens Motorfærge og Transportforretning**

**N. P. Winding** (Forh. Skibsfører)  
anbefaler sig med

Større og mindre Motorbaade (Dag- og Nat-Tjeneste) til Transport-Proviant, Stores, Færgeing samt Trosseføring.

Kontor Nordre Toldbod Privat-Telefon: Byen 3086,  
Telefon Central 13.717 Telgr.-Adr.: Winding, Ndr. Toldbod

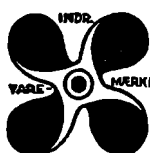
**MARIUS NIELSEN & SØN**

Edsv. Skibsmæglere &amp; Dampskibsrederi

**DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT  
BEFRAGTNINGSFORRETNING**

Tel.-Adr.: »Marlusons»  
Statstelefon 196

Kalvebod Brygge 4  
København V.



Brug **Holzappel's  
International  
skibsfarver**

til INDEN- OG UDENBORDS  
**DANSK ARBEJDE**

Sl. Annæplads 16. Telefon 5601. København K.

Telefon  
Helrup  
1619

**HERSKIND & WULFF**

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

Salg af

Nutidens bedste elektriske Kedelrensnings- & Rustbankningsmaskiner

Brug Kedelrensningsbriketten **RENSO**, er syrefri og renser ufejlbarlig. Benyt vore Specialolier: H. & W.olie Nr. 1 til Indsmøring af Bundtanke, Kulkasser og Rendestene. — H. & W. Dæklak, hurtigtørrende til Paasmøring af Hoveddæk og Mellemdæk.

Telefon  
Kontor  
8712  
—  
Amaliegade  
41

**KAAS & SØRENSEN**  
INDEHAVER

Skibsklarering  
Kommission

**G. E. OLSEN**

Bunkerkul  
Kul, Koks, Brænde  
Briketter

**HELSINGØR**  
Havnegade og  
nordre Havnearm  
Telf. 39 og 1139 · Privat 575

Benyt min „Pratt“ Benzintank vis à vis Posthuset

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

**“MYREN”**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adr.: "Holmald"  
Amaliegade 36

**ET VIGTIGT FREMSKRIDT**

*Nye Gargoyle Marine Super Cylinder Olier til Skibsdampmaskiner.*

6 betydningsfulde Fordele gør disse nye Gargoyle Marine Super Cylinder Olier saa fremragende:

- Større Evne til at danne en sammenhængende Oliefilm.
- Hurtig Fordeling af Olien fra Smørestederne til hele Cylinderen.
- Danner praktisk faget ingen Afsætninger i Cylinderen.
- Skyldes ikke bort af Dampens Fugtighed.
- Skiller sig usædvanlig let fra Kondensationsvandet.
- Ensartet Kvalitet.

For Smøring af Cylinder, Glidere og Ventiler betyder dette den mindst mulige Slitage og derved længste Levetid for Cylinderforinger, Stempelringe og Ventiler og medfører derfor lave Reparationsomkostninger, usædvanlig god Stempeltæthed, som indvirker gunstigt paa Maskinens Driftsøkonomi, yder størst mulig Sikkerhed mod Olie i Kedlerne og kræver mindst mulige Olietilførsel, hvilket resulterer i den laveste Smøremkostning.

De nye Olier faas nu i over 400 af de vigtigste Havne i Verden. Forlang derfor Gargoyle Marine Super Cylinder Oil Extra Hecla, Gargoyle Marine Super Cylinder Oil 600 W, eller hvilket Mærke, De nu bruger, næste Gang De skal have Cylinderolie. De vil da selv kunne overbevise Dem om de nye Oliers Overlegenhed.

Til Lejerne kan De med Fordel anvende Gargoyle Voco Marine Engine Oil No. 1 eller Gargoyle Komo Marine Engine Oil.

GARGOYLE MARINE OLIER faar De over hele Verden i samme gode Kvalitet.

**GARGOYLE MARINE OLIER**

VACUUM OIL COMPANY A/S · KØBENHAVN K.  
TELEFON 2440 · TELEGRAM-ADRESSE: VACUUM

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 29

FREDAG 20. JULI 1934

41. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1934

Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleums A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegrafskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phoenix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugserelskaber.

## FRA UGE TIL UGE

Af Axel Gerfalk.

### MODSTRIDENDE BESLUTNINGER

Chamber of Shipping's Bestyrelsesraad vedtog sidste Uge følgende Resolution:

»Raadet udtrykker sin Tilfredshed over Regeringens Akceptering af Princippet om midlertidig Statsstøtte til at hjælpe Skibsfartserhvervet under de nuværende unormale Tilstande. Det vedtager at samarbejde med Regeringen for at gøre dennes Forslag effektive, og det overlader til de allerede nedsatte Komiteer, i Samarbejde med hinanden, at udarbejde detaljerede Forslag, der kan overrækkes Regeringen.«

Denne Resolutions Ordlyd blev altsaa som bebudet i vort sidste Nummer.

I Mandags afholdt de britiske Rederes Parlaments-Komité Møde. Ved denne Lejlighed enedes man om at meddele Regeringen, at Handelsminister Walter Runciman's Forslag om Subsidier paa to Millioner Pund Sterling efter deres Mening er en umulig Plan i Praksis paa Grund af de Betingelser, han har gjort Subsidie-Betalingen afhængig af.

Hvor meget eller hvor lidt denne Komité's Meninger betyder, er vanskeligt at afgøre. Som bekendt protesterede Parlaments-Komiteen ogsaa i meget kraftige Ord imod selve Planen, da den blev fremsat, men Chamber of Shipping desavouerede Komiteen, hvis Protest iøvrigt blev meget skarpt kritiseret af *The Times*, der karakteriserede den som en forhastet Misforstaaelse. Fra de subsidie-ønskedes Standpunkt er Parlaments-Komiteens Kritik særdeles velbeføjet og velgrundet. Mr. Runciman har jo betinget sin Statsstøtte paa en saadan Maade, at Subsidier helt bortfalder, hvis der opnaas et internationalt Arrangement, for Eks. i Form af en Oplægningsplan, hvorved Fragtraterne uvilkaarligt vil stige, inden han fremsætter det endelige Lovforslag en Gang i Efteraaret.

Men Parlaments-Komiteens sidste Protest virker alligevel overraskende i Betragtning af den Tilslutning, som Runciman's Forslag har faaet fra anden Side. Han oplyste selv i Parlamentet sidste Uge, at han havde modtaget Tilsagn om Støtte fra Furness Withy Gruppen (gennem Lord Essendon), fra P. and O. Gruppen (gennem The Hon. Alexander Shaw), og fra følgende andre: Union Castle, Orient og Ellerman Linierne. Disse Grupper danner en formidable Phalanx i den britiske Skibsfartfront. Ikke for intet hedder de: *The Big Five*.

Overfladisk set rummer en Resolution fra Liverpool Redernes Sammenslutning ogsaa en Del Opposition imod Runciman's Plan. Denne Resolution kræver nemlig lige Ret for alle Fraktioner indenfor Skibsfarten — *equal subsidy for equal service*. Og den tilføjer, at Subsidiering af en Gruppe af den engelske Handelsmarine paa Bekostning af en anden vilde blot betyde, at Subsidie-Midlerne blev opædt uden at gavne netop dem, de var bestemt til at gavne, og at denne Form for Statsstøtte vilde svække snarere end styrke den britiske Handelsflaades Evne til som Enhed at nedkæmpe effektivt Konkurrencen af udenlandske

statsstøttede Fragtskibe. *Scandinavian Shipping Gazette's* velunderrettede London-Korrespondent mener imidlertid, at man ikke maa lade sig forlede til at tro, at der bestaar en virkelig Divergens mellem Regeringen og Liverpool-Rederne. Disse ønsker blot at understrege, at en Forstaaelse med Kronlandene er nødvendig med Hensyn til Benyttelsen af udenlandsk statsunderstøttet Tonnage. Liverpool-Rederne afslutter da ogsaa deres Resolution med Løfte om »beredvilligt at samarbejde med Regeringen« i dennes Bestræbelser for at tilvejebringe et internationalt Grundlag for en sund Skibsfarts-Økonomi.

Der kan næppe herske Tvivl om, at parallelt med Ønsket om et internationalt Samarbejde til Højnelse af Fragraterne, arbejder den engelske Regering i Øjeblikket intenst paa at bevæge de britiske Kronlande til aktivt Fremstød imod andre Landes statsstøttede

Skibsfart, og henimod en imperial Præference-Politik ogsaa paa Skibsfartens Omraade. Disse Skridt er i Særdeleshed rettet mod De Forenede Staters og Italiens Subsidie-Politik.

Men ogsaa paa anden Maade arbejder England paa at støtte sin nationale Skibsfart. Med de Lande, hvor Handelsbalancen er i Englands Favør, oprettes ny Handelstraktater, hvori der kræves, at denne Difference søges udlignet af vedkommende Land ved en udvidet Benyttelse af britisk Tonnage. Den første Handelstraktat, hvori denne Klavsul blev indført, var den engelsk-russiske, den sidste den i disse Dage afsluttede engelsk-litauiske. I begge Tilfælde berører dette Danmarks Skibsfart ikke saa lidt, og efterhaanden som Tiden gaar vil Virkningerne sikkert blive følelige. England ønsker nemlig at generobre sin Po-

FORTSÆTTES SIDE 341

## VIDENSKABENS ANDEL I DEN BRITISKE SKIBSFARTS EFFEKTIVITET

AF SIR ARCHIBALD HURD

Udgiver og Redaktør af *Shipping World*

Det lader sig bevise, skønt det tager lang Tid, at Englands Befolkning, hvis Land helt er omgivet af Havel, skylder videnskabelige Arbejdere som Metallurgen, Marineingeniøren og Flaadearkitekten langt mere end nogen anden Gruppe Mennesker. Det er en Gæld, der aldrig vil blive tilbagebetalt og som det ogsaa er umuligt at tilbagebetale. Det britiske Øsamfund overlæsser de ledende Folk inden for de andre Professioner med Æresbevisninger og behandler temmelig ligegyldigt de Mennesker, der beskæftiger sig med Søtransportens Fremskridt — lige fra den ubemærkede Eksperimentator, der prøver sine Voksmodeller i et Forsøgsbasin til Kaptajnen som fører det fuldt færdige, utæmmede og utæmmelige Skib til Søs. Den Ingeniør, der bærer Ansvaret for den heldige Konstruktion af en Bro eller Dæmning, fejres som Dagens Helt, mens den Mand, som konstruerer Maskinerne til en Atlanterhavsdamp, Maskiner, der er saa kraftige, at de vilde være i Stand til at faa en Snes Tog til at løbe over den foromtalte Bro, nyder ingen særlig Popularitet hos Befolkningen. Ligeledes gøres der meget mere ud af den Arkitekt, der bygger et Raadhus paa den solide Jord, end af den højtuddannede Flaadearkitekt, som, med det stadigt sig bevægende Hav som Basis, frembringer et uhyre stort Passagerskib med en saadan Dygtighed, at dette Skib er i Stand til at trodse selv det mest vredladne Hav.

Hvor mange af de Mennesker, der er rejst frem og tilbage til New York i »Mauretania«, kender Navnet paa Arkitekten eller paa den Ingeniør, hvis Hjerne har udtænkt dette Skibs vidunderlige Maskiner, der Rejse efter Rejse i 27 Aar har udført deres Arbejde tilfredsstillende, ja, endog er gaaet frem Aar for Aar i Effektivitet? Skønt Englands Befolkning er Øboere, indser de ikke alt, hvad de skylder de Mennesker, der har frembragt det moderne Skib, det være sig Dampskibet eller Motorskibet. Det moderne Skibs Paalidelighed, Hurtighed og Billighed skyldes det, at Levestandarden er saa høj, og at Fødemidlerne kan hentes saa langvejs fra. Metallurgen, Marineingeniøren og Flaadearkitekten har som Svar paa det Initiativ, der er blevet udvist af Skibsrederen og Skibsbyggeren, aabnet Verdensmarkederne for et Folk, der vilde dø af Sult, hvis der ikke hver Uge kom Skibe ind i dets Havne ladet med Føde og Raamaterialer, for derefter at forlade disse Havne ladet med færdige Fabrikata og Kul.

### De glørværdige Minder fra Sejlskibets Æra

Ned gennem alle Tidsaldre har det britiske Folk været de Mennesker Tak skyldig, hvis Erhverv og Interesse det har været at skabe Skibe. Ja, det bri-

tiske Folks Gæld gaar langt tilbage i Sejlskibets Æra, til en Tid, hvor man endnu ikke kendte Marineingeniører. Der findes stadig nogen iblandt os, der kan huske den Spænding, man oplevede i 50'erne, da »Lightning«, bygget af Donald McKay, løb med en Fart af 436 miles i Løbet af 24 Timer, hvilket svarer til 18 Knob eller 20 miles til Lands. Ja, der er ogsaa Folk, der mindes de Triumfer, der vandtes af Richard Green's Dampere, og som tillige med Stoltthed erindrer Klipperskibets glørværdige Dage. Men den moderne Søtransport Triumfer daterer sig egentlig fra Suezkanalens Aabning i 1869, da Dampmaskinen til Trods for den Modstand, den havde mødt hos det britiske Admiralitet og hos mange af de gamle Redere, for første Gang gjorde sig gældende.

Klipperskibets Dage var nu talte, og Fremtiden laa hos den »flydende Tevandskedel«. I sin vidunderlige Monografi om Navigationens Æventyr, har Captain W. B. Whall gjort os opmærksom paa, at mange Aar efter Dannelsen af de vigtigste oversøiske Linier, som f. Eks. Cunard, Pacific, Royal Mail og P. and O., var man endnu ikke begyndt paa at anvende Dampskibet regelmæssigt i oversøisk Drift. Den første Mand, der kom ind herpaa, var Alfred Holt i Liverpool, som i 1866 fik smaa Dampere paa lidt over 2,000 Tons bygget og forsynet med Maskiner efter Tegninger, han selv havde lavet. Disse Dampere var i Stand til at sejle uafbrudt fra England til Mauritius med en Hastighed af 10 Knob og med et dagligt Kulforbrug af 20 Tons. Men det var først, da Tripel-Ekspansionsmotoren kom i Brug, at man helt hørte op med at anvende Sejlskibe som Fragtbaade. Derpaa, ved det 19. Aarhundredes Begyndelse indvarsledes en ny Æra, idet nu praktisk talt al britisk Søtransport foregik ved Damp. Men de fremtidige Forbedringer af Drivkraften skabte et Behov for videnskabeligt uddannede Flaadearkitekter.

### Dampskibets Forbedring i Løbet af de sidste 50 Aar

For 50 Aar siden var Damperen i Færd med hurtigt at fortrænge Sejlskibet, skønt der stadigt byggedes Sejlskibe. Samtidig var Staalet ved at fortrænge Jernet som Skibsbygningsmateriale. I 1884 satte Cunardselskabet to af de berømteste Skibe i den Nordatlantiske Rutes Historie i Drift, nemlig »Umbria« og »Etruria«. De havde en Længde af 501 Fod, en Bredde af 57 Fod og en Dybde af 38 Fod, Skibe af »en uhyre Størrelse« kaldte samtidige Iagttagere dem. De vejede 7,718 Bruttotons og løb med en Hastighed af ca. 19½ Knob. Cunard-White Star Linjen har nu

FORTSÆTTES SIDE 338



## DANMARKS SKIBSFART ØNSKER IKKE STATSSTØTTE

*Verden vilde være rigere og  
Handelsflaaderne mere stabile,  
hvis enhver Statsstøtte blev af-  
skaffet.*

*Handelsminister  
Walter Runciman.*

**B**erlingske Tidende har forelagt Dansk Dampskibsrederiforenings Direktør, cand. jur. E. Mægaard det Spørgsmaal, hvorvidt den danske Skibsfart stadig



*Cand. juris. E. MÆGAARD,  
Dansk Dampskibsrederiforenings  
administrerende Direktør*

stiller sig afvisende overfor Spørgsmaalet om Subsidering af Skibsfarten.

— Den danske Skibsfart ønsker ikke Statsstøtte, svarer Direktør Mægaard paa vor Henvendelse. Men vi er stadig villige til Samarbejde og vil gerne forhandle om en hvilken som helst Plan, der kan tjene

## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

*København, den 17. Juli 1934.*

**S**trejkesituationen paa Vestkysten af Nordamerika ser nu ud til at blive meget alvorlig; det er selvfølgelig paa det nuværende Tidspunkt umuligt at overse hvilke Konsekvenser denne Situation vil kunne faa paa Fragtmarkedet som Helhed, men en stor Tonnagemængde, baade Tramp og Liners — har været opholdt i længere Tid, og hvis Strejken forplanter sig til de andre Dele af Amerika, vil naturligvis endnu mere Tonnage komme til at ligge uvirksom. Alleerede nu har Strejken sat Præg paa enkelte Markeder, bl. a. Østen og Australien, idet der har været en vis Mangel paa Tonnage med deraf følgende højere Noteringer. Ellers er der ikke meget Nyt at bemærke over Fragtmarkedet, men det er glædeligt, at La Plata stadig gaar frem, og lidt efter lidt maa der vel komme lidt mere Bevægelse i andre Markeder — især Montreal og Donau.

Oplægningerne er som bekendt reduceret ganske betydeligt, ikke mindst for de skandinaviske Landes Vedkommende, og dette skyldes bl. a. den udvidede Trælast og Malmexport. Det er kun at ønske, at den igangværende Flaade kan fortsætte at sejle, og vel at mærke paa Betingelser, som berettiger Sejlad.

### TRÆLASTMARKEDET

Efter en forholdsvis livlig Befragtningsperiode, er det tyndet ud i Lasterne for prompt, og der noteres

til Ophjælpning af Skibsfarten. Og jeg har Grund til at tro, at der i en ikke fjern Fremtid vil blive bragt et Møde i Stand i »International Shipping Conference«, den store Institution, der omfatter 90 Procent af hele Verdens Rederier, og som har Hjemsted i London.

— Hvornaar mener De, et saadant Møde vil blive indvarslet?

— Jeg tænker endnu i denne Sommer; antagelig efter Sommerferien.

— Og her vil Spørgsmaalet om Statsstøtte til Skibsfarten komme til Behandling?

— Alle Spørgsmaal af væsentlig Interesse for Skibsfarten vil sikkert komme paa Dagsordenen, altsaa ogsaa Spørgsmaalet om Statsstøtte.

## STØTTE TIL DEN FRANSKE SKIBSFART PAA KOLONIERNE

Gesandtskabet i Paris henleder i en Indberetning til Udenrigsministeriets Opmærksomheden paa et i Journal Officiel for den 3. d. M. offentliggjort Dekret af 30. f. M., hvori fastsættes, at Transporten af Koloniprodukter fra Kolonialhavne til Frankrig vil — som en midlertidig og ekstraordinær Foranstaltning — kunne forbeholdes Skibe under fransk Flag. Gennem særlige Dekreter vil det for hver enkelt Kolonis Vedkommende blive fastsat, hvilke Varer ovennævnte Bestemmelser skal omfatte.

Ifølge Artikel 2 vil Kolonialministeren dog efter Samraad med Søfartsministeren kunne foretage Afvigelser fra de Bestemmelser, som maatte blive truffet i Medfør af Dekretet.

Som det vil ses i Motiverne til Dekretet, angives som Grund til disse Dispositioner den haarde Konkurrence, som udenlandsk Skibsfart i de senere Aar har paaført de faste franske Linier paa Kolonierne, en Konkurrence, som det betydelige Fald i Fragterne udtrykt i Guld og Nedgangen i den almindelige Vareudveksling har forstærket. I denne Forbindelse nævnes særlig Transporten af Sukkerhøsten fra visse franske Kolonier. Inidertid fremhæver Regeringen, at det ikke er dens Hensigt at monopolisere Koloniskibsfarten, men kun i enkelte særlige Tilfælde at forbeholde Transporten for franske Skibe.

og accepteres noget lavere Rater baade for Østersøen og Hvidehavet. Dette er imidlertid forhaabentlig en Overgang, som ikke vil vare længe ved, da der skal fragtes betydelige Kvanta i den nærmeste Fremtid, og for ultimo August og September er Raterne fastere. Slutninger:

1,120 Std. Fredrikshamn & Kotka/London 30/-.  
1,250 Std. Walkom/London 29/-. 350 Std. Wasklot/  
Sharpness 41/6d. 1,100 Std. Gdynia/Sharpness 32/9d.  
1,000 Std. Trångsund/London 29/- 29/3d. 750 Std.  
Umeå/London 32/-.

*Leningrad* noterer bl. a.:

700 Std. DBB Wismar, 31/- 31/6d. 1,000 Std. DBB  
Holland, 33/- 33/6d. 1,000 Favne Props Belgien, 33/-  
per i.p.F.

*Hvidehavet:*

1,700 Favne Pulpwood Rotterdam 34/6. 1,230 Std.  
Garston ca. 46/-. 900 Std. Kings Lynn 48/-. 1,250  
Std. Amsterdam 41/6d. 42/-.

*Canada*

er en Ubetydelighed bedre: 750 Std. Pictou/W.B.E.I.  
51/3d.

### KUL, KOKS etc.

Efterspørgslen er mindre god, og Raterne derfor minimale. 3,000 t. Tyne/Oslo 4/6d. 1,200 t. Tyne/  
Nord Norge 6/-. 4,000 t. Tyne/Stettin 4/-. 1,200 t.  
Tyne/København 6/1½d. Koks. 1,350 t. Ayr/Køben-

havn 4/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. 1,100 t. Forth/Grenaa 5/-. 2,800 t. Forth/Esbjerg 4/6d. spot. 300 t. Forth/Aarhus 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. Lastn. efter Helligdage. 1,600 t. Cardiff/Helsingfors 4/6d. 18/2,500 t. Cardiff/Helsingør 4/6d. 400 Losn. 3/3,800 t. Danzig/god dansk ca. 3/9d. 1,000 Losn.

#### MIDDELHAVET etc.

Saalænge der ikke er Udsigter til at erholde hjemgaende Laster — i det mindste nogenlunde lønnende Laster — kan Kulraterne holdes oppe paa et forholdsvis højt Niveau. I enkelte Tilfælde har der været akcepteret lavere Rate end den gængse, inen der har da været særlige Omstændigheder til Stede, og gennemgaende er det udgaende Marked meget fast:

Cardiff/Marseilles 7/6d., Cardiff/Vestitalien ca. 6/9d., Cardiff/Post Said 7/6d., Cardiff/Øerne 7/6d., Tyne/Vestitalien 6/9d., Tyne/Port Said 7/3d., Tyne/Alexandria 7/6d. 7/9d., Rotterdam/Vestitalien 6/9d. 7/-. Danzig/Gdynia/Vestitalien 8/- 8/6d., Danzig/Gdynia/Adriatic 9/-. Donau er stadig et fuldstændig blankt Marked for Korn, og Sortehavet har kun enkelte Kornladninger til Østen til uforandrede Rater: ca: 14/- Dalny/Shanghai, 14/6d. Vladivostock, og Kul Mariupol/U.S.A. 10/6d., Sfax/E.C.U.K. 8/6d. for 2,200 tons, Rouen 32 Francs for 3,000 tons.

#### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

For vestgaende Kul betales godt og vel 6/- til U.S.A., 6/3d. 6/6d. til Quebec eller Montreal, men der er ikke meget at vælge imellem, og stort andet end Kul noteres ikke. Montreal/U.K. har taget en enkelt Baad til 1/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d., Churchill/Antwerpen 2/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d., option picked ports U.K. 2/9d., Cuba/Bordeaux 3,300 t. 15/-, U.K. 4,000 t. parcel 12/6d., Jamaica/Montreal indikerer 13/- for 6,000 t. Sukker, og desuden er det kun de forøvrigt ret talrige Skrapjernslaster til Japan, Italien, U.K. og Danzig, som figurerer i de Nordamerikanske Markeder. Fra Vestkysten er der paa Grund af Strejken ikke noget positivt. En norsk 10,000 Tonner rapporteres sluttet fra Vancouver til Japan, men Rate og Betingelser hemmeligholdes.

#### SYD-AMERIKA

Wales/Buenos Ayres ses sluttet til 9/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. og 9/3d. og Rotterdam/Buenos Ayres noterer 9/3d. med 8/3d. til Rio. Heldigvis er det hjemgaende Marked fast, og der er opnaaet noget højere Rater for baade prompt og August. Foruden Korn offereres ogsaa ca. 50,000 t. Skrapjern fra Buenos Ayres til Bristol Kanalen, og dette kan kun stimulere Markedet.

Buenos Ayres/P.P.U.K. 69/7,300 t. 15/- August. Buenos Ayres/Grækenland 6,800 t. 17/6d. Juli. Rosario/p. p. U.K. 6/6,800 t. 16/- 16/6d. August. Rosario/p. p. U.K. 7,000 t. 15/9d. Sept. Rosario/p. p. U.K. 6,300 t. 17/3d. Juli. Rosario/Antwerpen 7/8,000 t. 15/- 15/3. Rosario/Antwerp/Hamburg range 10,000 15/9 Juli/Aug. Rosario/U.K.Cont. A.R. 5,800 t. 17/6d. prompt. Rosario/U.K.Cont. A.R. 6,500 t. 16/9d. Aug. San Lorenzo/U.K.Cont. A./R. 6,000 t. 17/6d. Aug. San Lorenzo/U.K.Cont. A./R. 6,600 t. 16/6d. Aug./Sept. Bahia Blanca/Italien 6,800 t. 18/- prompt. Chile/Bordeaux/Hamburg range 7,700 t. 19/6d. Sept.

#### ØSTEN

Markederne er gennemgaende bedre repræsenteret og bedre betalende selv om det ikke er »foruroligende« meget. Dalny/Kontinentet ca. 21/-. Saigon/Frankrig ca. 24/6d. prompt, 23/6d. August. Madras/Middelhavet 23/6d., Kontinentet 24/6d., Bombay/Europa, 7,000 t. Hørfø 21/- 21/6d. Bombay/New York, 7/8,000 t. Hørfø 20/-.

Australien/Europa er kommet op i 25/9d. pr. Aug., 25/6d. pr. September fra Sydlandet, ca. 24/6d. pr. August fra Vestlandet.

Fra Sydafrika udbydes en Del Kul til Østen, og Majs til U.K. til ret uforandrede Rater.

#### TIMECHARTER

Flere 5/7,000 tonnere, Levering St. Lawrence, Tilbagelev. U.S.N.H. 70 cents. 5,500 m/v., Levering St. Lawrence, Tilbagelev. River Plate \$1,05. 7,500 m/v., Levering Corner brook, Tilbagelev. River Plate 85 cents. 6,500 t. trip across, Levering New York, \$1,05.

Vest Indien: 5,600 t. Rundrejse 95 cents. 3,600 t. 2/2 Mdr. \$1,05. 5,500 m/v. Rundrejse, \$1,10.

#### VIDENSKABENS ANDEL I DEN BRITISKE SKIBSFARTS EFFEKTIVITET

FORTSAT FRA SIDE 336

liggende paa Bedding hos Firmaet John Brown & Co., Ltd., Clydebank-Værft et Fartøj, der er næsten 10 Gange saa stort som »Umbria« og »Etruria« og som har en Længde, der er over dobbelt saa stor og som løber med en Hastighed, der overstiger de to nævnte Skibes med 50 pCt. I 1884 laa Gennemsnitsstørrelsen af de da eksisterende Dampere under 500 Tons, medens i Dag Gennemsnitsstørrelsen af Dampere og Motorskibe ligger omkring de 3,000 Tons.

Længde og Hastighed er nærbeslægtede Faktorer ved ethvert Skibs Konstruktion. Det Arbejde, der er blevet paabegyndt af William Froude og som er blevet gennemført af de Mennesker, der har ført hans Arbejde med Forsøgsbasinerne videre, har bevist Ønskværdigheden af det lange Skib. Metallurgen har arbejdet med Tilvejebringelsen af Staalarter med en Vægt og Styrke, der egner sig til Konstruktionen af store Skibe. Flaadearkitekten har vist, hvorledes de forskellige Dele, der medgaar til Bygningen af det fuldfærdige Skib, bedst kan sættes sammen for at gøre Skibet saa stærkt og sødygtigt som muligt. Endelig har Marineingeniøren frembragt en Maskine, der tager saa lidt Plads op i Skibet som muligt og som samtidigt udvikler det største Antal Hestekræfter med det mindst mulige Brændselsforbrug.

#### Revolutionerende Udvikling indenfor Skibsmotorerne

I 1884 fandtes ingen Turbiner, ingen Dieselmotorer og Rørdampkedlen anvendte man endnu ikke. Den Dampmaskine, der nutildags gaar under Navnet »the Scotch boiler«, havde kun været i Brug i fjorten Aar, idet den først kom frem i 1870, mens det første vellykkede Fartøj forsynet med en Tripel-Ekspansionsmaskine byggedes i 1881. For 50 Aar siden var Brændselsforbruget i de eksisterende Dampmaskiner 2 til 2<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Pund pr. i.h.p./Time. Nuomstunder er et Brændselsforbrug paa det halve fuldtud tilstrækkelig i Skibe forsynet med »reciprocating engines« og »Scotch boilers«. Med Turbinemaskiner og oliefyrede Rørdedelmaskiner ligger Oljeforbruget under 0,6 lb. i.h.p./Time og med Dieselmotorer ligger det noget under 0,4 lb. Det kan maaske være af Interesse at nævne, at Sir Charles Parsons for nøjagtig 50 Aar siden konstruerede den første Damp turbine, der drev en lille Generator. Men det var først i 1901, at det første Handelsskib, nemlig »King Edward«, forsynedes med Turbiner. Saa kom Forbrændingsmotoren (internal combustion engine). Diesel-motoren, der bærer den Mands Navn, der i 1892 opfandt den, anvendtes for første Gang i det danske Motorskib »Selandia«, som søsattes i 1912.

Det er forbavsende, at hele Udviklingshistorien for enhver Motortype, man kender, til Anvendelse baade til Vands og til Lands, kan spores i den relativt korte Periode af de sidste 50 Aar. Da Mennesket opdagede, at der fandtes andre Naturkræfter end hans egne Muskler, Vindkraften og Vandkraften, begyndte det at udnytte disse nye Energikilder. En utrættelig Forsken har ført til Anvendelsen af største højere Kraftkilder, der lader sig udnytte med et stedse relativt sig formindskende Forbrug af Brændsel.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i Juni 1934.

Den samlede Havnetrafik paa de 3 store europæiske Fastlandshavne har i Juni 1934 været 96,000 Tons mindre end i den forudgaaende Maaned og kun 14,000 Tons større end i Juni 1933. Forskellen i Tusinde Registertons af ankomne Søskibes Nettotonnage er for hver af Havnene, for Juni 1934, sammenlignet med:

	Maj 1934	Juni 1933
Nieuwe Waterweg . . . . .	— 8	+ 96
Rotterdam . . . . .	— 59	+ 173
Antwerpen . . . . .	+ 20	— 15
Hamburg . . . . .	— 108	— 67

Rotterdams Andel i den samlede Skibstrafik paa Nieuwe Waterweg var i Juni 1934 gaaet tilbage til 82.8 pCt. mod 85.8 pCt. i den forudgaaende Maaned og blot 77.2 pCt. i Juni 1933. Forholdet mellem Skibstrafikken paa Rotterdam og paa Antwerpen var i Juni 50.68 til 49.32 mod 52.03 til 47.97 i den forudgaaende Maaned og 47.22 til 52.87 i Juni 1933. I Procent af ankomne Skibes Nettoindhold var hver Havns Andel i den samlede Skibstrafik:

	Juni		Januar/Juni	
	1934	1933	1934	1933
Nieuwe Waterweg . . . . .	37.45	35.50	36.53	34.86
Rotterdam . . . . .	31.01	27.39	30.99	27.64
Antwerpen . . . . .	30.19	30.61	30.75	31.91
Hamburg . . . . .	32.36	33.39	32.72	33.23

Af Tilførsler i de første 6 Maaneder af indeværende Aar til Rotterdams Havn, sammenlignet med samme Periode i Fjor, nævnes:

	Jan./Juni 1934	Jan./Juni 1933
Kul . . . . .	502,000 Tons	418,000 Tons
Erls . . . . .	2,176,000 —	1,283,000 —
Andet Massegoods . . . . .	330,000 —	261,000 —
Jordolier . . . . .	415,000 —	374,000 —
Spiseolier og Tran . . . . .	27,600 —	37,500 —
Korn . . . . .	1,606,000 —	1,588,000 —
Korn . . . . .	602,000 Sække	645,000 Sække
Stabel- og Kolonialvarer . . . . .	2,276,000 Tons	1,950,000 Tons
Metalvarer . . . . .	1,686,000 Kolli	1,348,000 Kolli
Frugt . . . . .	2,734,300 —	2,829,000 —
Andet Stykgods . . . . .	2,757,000 —	2,751,000 —
Banaladninger . . . . .	49 Baade	55 Baade

### Den nye Jyllandsforbindelse

Under stor Festivitet, alskens Halløj og Spark til Generaldirektør Knutzen indviedes i Søndags den nye Jyllandsforbindelse Grenaa-Hundested. Denne Trafik vil blive besøgt af Automobilfærgen m/s »Djursland«.

»Djursland«s Hoveddæk er indrettet til 40 Biler, ovenpaa dette Dæk findes Promenadedæk; der er store Saloner, en overdækket Veranda og paa Mellemdækket er der forude anbragt en Del Sovekahytter samt to Opholdsrum for Passagererne. Der er alle moderne Hjælpemidler, ogsaa Telefon. Hovedmaskineriet bestaar af to Vølund Motorer, hver paa 450 Hk., der giver Skibet en Fart af ca. 12½ Knob.

Selskabet har Koncession paa 25 Aar — og som en ekstra Tillokkelse har Grenaa By udlagt 1100 Tønder Land Strand og Klitter til fri Afbenyttelse.

### Navigatorernes nordiske Kongres

I Begyndelsen af næste Maaned afholdes den 9. nordiske Navigatorkongres i Stockholm. En saadan Kongres finder kun Sted med Aars Mellemrum, og den forrige blev afholdt i Helsingfors i 1928.

I 1925 var der Kongres i København, og her vedtoges nye Love for Kongresserne. I Henhold til disse ledes Arbejdet af en Bestyrelse, bestaaende af Medlemmer fra de forskellige nordiske Navigatorforeninger, som aarligt afholder et Bestyrelsesmøde, og som bistaas af et Sekretariat, der ogsaa oprettedes i 1925 og som siden 1928 har haft Sæde i Stockholm.

Paa den forestaaende Kongres er følgende Spørgsmaal anmeldt til Behandling:

Fra dansk Side: Transport af farligt Gods til Søs. Er en Arbejdstidslovgivning paa Søen paakrævet, og hvilke Veje bør der gaas for at opnaa den? Nødvendigheden af ordnede Aftaler om Ansættelsesforholdene.

Fra de norske Navigatorforeninger: Navigationsreglementerne for Sømandsskolerne. Sømands Erstatning i Tilfælde af Sygdom, Bemandingsspørgsmaalet og Erstatning i Følge Sømandslovens Paragraf 41, Stk. 3. Fra Finland er indgivet Spørgsmaalet om Maal og Midler for Betryggelse af Søfolks Alderdom i de nordiske Lande, og fra den svenske Fartygsbefælsforening foreslaas behandlet Subventionspolitiken set fra Navigatorernes Synspunkt og Navigatorernes Repræsentation i Regeringskomitéer og Styrelser.

De nordiske Regeringer har forlængst anerkendt Navigatorkongressernes Betydning ved til Stadighed at tage Hensyn til de mange Henvendelser, der er sket til dem fra Navigatorkongressernes Ledelse, og den nye Kongres vil sikkert ogsaa opnaa Resultater til Gavn for Navigatorerne og den nordiske Skibsfart.

Blandt de mange vigtige Spørgsmaal, Kongresserne i de senere Aar har behandlet, skal nævnes: Revision af Synsprøve reglerne, international Rorkommando, Sømandslovens Revision, Navigatoruddannelsen, Pensionsspørgsmaalet, Bemandingsspørgsmaalet, Overlastning, Redningsmateriellet om Bord, Radiotjenesten, Gagespørgsmaalet, Arbejdstiden til Søs, Sundhedspas til Søs, Trælastfribord, Uddannelse af Stewarter og Kokke, diverse Forslag i Anledning af Revisionen af Sikkerhedskonventionen af 1914 samt Laste-linjekonventionen i 1930.

### Polens Kuleksport i Juni Maaned 1934

Gesandtskabet i Warsaw indberetter Tallene for de fra Polen i Juni Maaned d. A. eksporterede Kvantula Kul, saaledes som Eksporten fordeler sig paa de forskellige Lande:

	i 1000 Tons
Østrig . . . . .	59
Czekoslovakiet . . . . .	30
Sverige . . . . .	185
Norge . . . . .	15
Danmark . . . . .	19
Finland . . . . .	15
Estland . . . . .	2
Frankrig . . . . .	85
Belgien . . . . .	50
Holland . . . . .	24
Irland . . . . .	57
Schweiz . . . . .	8
Italien . . . . .	108
Rumænien . . . . .	1
Algier . . . . .	7
Fjerne Orient . . . . .	1
Argentina . . . . .	10
Brasilien . . . . .	1
Bunkerkul . . . . .	26
	703
Danzig . . . . .	26
Ialt . . . . .	729

### Skibstrafikken paa Danzigs Havn i Juni Maaned 1934

Antallet af de i Juni Maaned indgaaede Skibe var 413 med 245,535 N.R.T. mod 379 Skibe med 251,608 N.R.T. i Maj Maaned.

For udgaaede Skibes Vedkommende var Tallet 418 Skibe med 245,124 N.R.T. mod 395 Skibe med 272,088 N.R.T. i Maj Maaned.

Af de i Juni Maaned indgaaede Skibe indgik 248 Skibe med 136,792 N.R.T. i Ballast, medens 15 Skibe med 10,555 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med Juni 1933 skal anføres, at Antallet af da indgaaede Skibe var 363 med 231,123 N.R.T. og af da udgaaede Skibe 347 med 219,965 N.R.T.

Den danske Tonnage var med 76 Skibe med 45,216 N.R.T. Nr. 2 efter Tyskland med 142 Skibe med 61,331 N.R.T.

Den indgaaede Tonnage efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal af Skibe	Tonnage
Amerika . . . . .	1	3,155
Danzig . . . . .	1	6
Danmark . . . . .	76	45,216
Tyskland . . . . .	142	61,331
England . . . . .	13	13,620
Estland . . . . .	5	1,066
Finland . . . . .	7	12,633
Frankrig . . . . .	5	6,137
Grækenland . . . . .	2	5,283
Holland . . . . .	19	5,092
Italien . . . . .	8	24,498
Lettland . . . . .	4	3,572
Litauen . . . . .	3	1,396
Norge . . . . .	19	12,570
Panama . . . . .	1	3,071
Polen . . . . .	15	10,992
Sverige . . . . .	90	35,525
Czekoslovakiet . . . . .	2	442

### Lavere Mægler-Gebyrer i Antwerpen

Federation Maritime D'Anvers meddeler Dansk Dampskibsfederationsforening, at ved et Møde den 9. Juli besluttede dens Medlemmer at nedsætte Tarifen for Mægler-Gebyrer paa Tramplonnage med 15 Procent.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## AALBORG

**RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.***(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)***AALBORG**

LLOYD'S AGENT

Telefon: 4120  
Statstelefon: 16Telegram-Adr.:  
»Maritime«

## KALUNDBORG

**O. L. OMØE**TLGR. ADR. **KALUNDBORG** TLGR. ADR.  
OMØE Skibsmægler Lloyds Agent OMØE**Befragtning, Klarering, Assurance,  
Stevedoring og Spedition.**TELEFON NO. 4. 801.  
— STEVEDOREKONTORET 625.

## ASSENS

**ALFRED LARSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

**ASSENS**TELGR.-ADR. „SHIPPING“ — STATS-TELF. 10. — TLF. 200.  
PRIVAT TELEFON: ASSENS NR. 480.

## KOLDING

**A. GJØRDING****KOLDING**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

## BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

**BANDHOLM**

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

## KØBENHAVN

**ALFRED CHRISTENSEN**

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43

Telf. 221

*Dampskibsreder**Dampskibs- og Havariagent**Befragtningsforretning*

## ESBJERG

**C. BREINHOLT**

SKIBSMÆGLER

INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN

**ESBJERG**

Britisk Vice-Consul — Lloyds Agent

Telefon 57 &amp; 1262 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.

## MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN ♦ MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

*Edsvoren Skibsmægler*

Telf.: Cementcentralen Nr. 1 — Statstelf.: Mariager Nr. 6

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

## NAKSKOV

**Casper Andréa's Eftflg.**

ved

**Halfdan Rasmussen**

edsv. Skibsmægler

**NAKSKOV**

Telegr.-Adr.: „Andrea“

Statstelefon Nr. 7  
Telefon Nr. 108, 408 & 618

## FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

**FAABORG**

Telegramadresse: NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 509

## NØRRESUNDBY

**N. C. BACH**

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

**NØRRESUNDBY**

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

## FREDERICIA

**JULIUS MORTENSEN**

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT — BRITISH VICE-CONSULATE

(GRUNDLAGT 1876)

**FREDERICIA**TELEGR.-ADR.: „MORTENSEN“ TELEF. NR.  
THE BOE CODE - SCOTT'S CODE 10th ED. 87 08 464

## ODENSE

**CHR. CLEMMENSEN**

INDEHAVERE: JAC. CLEMMENSEN. UFFE CLEMMENSEN

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

**ODENSE**TELEFON: 14 & 33  
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

## HOLBÆK

**JØRGEN L. FISKER**

(H. MUNCH'S EFTFL.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)

Telefon Nr. 166 HAVNEVEJ 40  
**HOLBÆK** Telegr.-Adr.: »Fisker«ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN  
Lloyds Agent

Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

**FRIIS & FREDERIKSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLERE

**ODENSE**TELEFON: 30 (2 Ledninger)  
STATSTELEFON: 30

TELEGR.-ADR.: »FRIIS«

## FRA UGE TIL UGE

FORTSAT FRA SIDE 336

sition som Handelsflaade-Magt i Østersøen. Som bekendt har denne været svært paa Retur i de sidste Aar. For Eksempel transporterede britiske Skibe i 1933 kun 160,000 stdrs. af de godt 5,000,000 stdrs. Træ, som Sverige, Finland og Rusland eksporterede.

## VERDENSTONNAGEN BLIVER MINDRE

Den første Juli var der 2,343,573 Tons mindre Tonnage i Verden end for tolv Maaneder siden, og den første Juli 1933 var der 1,814,125 Tons mindre end den 30. Juni 1932 — Verdens samlede Tonnage andrager derefter 64,358,000 Tons imod 45,404,000 Tons i 1914.

Nedgangen forekommer kun i Dampskibs- og Sejlskibstonnagen. Den blev fra 1. Juli 1933 til 30. Juni 1934 henholdsvis 2,673,866 og 73,841 Tons mindre. Motor-Tonnagen derimod *steg* med 404,134 Tons.

Nedgangen skyldes ikke Forlis og andre Ulykker. Forlis-Procenten bliver stadig mindre. Den har gennemsnitlig været 0,58 Procent i det sidste Femaar, imod 1,17 Procent i de sidste fem Aar før Krigen. Nedgangen skyldes i første Række de daarlige Tider for Skibsfarten og de stigende Priser paa *scrap iron*. Der er i Løbet af sidste Aar ophugget ikke mindre end 2,413,189 Tons Verden over, og dette Aar er et Rekordaar i saa Henseende. Det højeste man hidtil naaede var 1,346,140 Tons hugget op i 1932, det næsthøjeste 1,346,140 Tons i 1924. I Perioden 1905/14 var Minimums-Ophugningerne 87,737 Tons, Maximum 251,000 Tons.

Samtlige Skibsfartsnationer reducerede deres Tonnage i Aarets Løb. De tre eneste Undtagelser var Rusland, Grækenland og Finland; disse Lande øgede

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

17. 7. 34

LONDON.....	22,40	MADRID.....	61,15
NEWYORK.....	445,50	AMSTERDAM.....	302,00
BERLIN.....	170,55	STOCKHOLM.....	115,60
PARIS.....	29,50	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	104,05	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	145,40	PRAG.....	18,65
ROM.....	38,35	WARZAWA.....	84,60

deres Tonnage med henholdsvis 99,047 Tons, 90,189 Tons og 48,644 Tons.

England havde den største Nedgang i Tonnagen, nemlig 965,827 Tons. Derefter kom De Forenede Stater med 312,762 Tons, Italien med 221,411 Tons, Frankrig 214,166 Tons, Tyskland 210,284 Tons, Japan 185,452 Tons. Danmarks Nedgang var som bekendt 49,858 Tons.

I den sidste Udgave af *Lloyd's Register Book* findes en interessant Tabel, der viser en Sammenligning mellem Handelsflaaderne i 1914, 1924 og 1934. I Følge denne er England og Tyskland de eneste Lande, der i Dag ejer en mindre Handelsflaade end i 1914. Alle andre Landes er blevet forøget, nogle endda mægtigt. Den amerikanske Handelsflaade er saaledes 382 Procent større end i 1914, den japanske 138 Procent, den norske 103 Procent og den italienske 101 Procent.

Norge er det Land, der ejer den største Procentdel af Skibe yngre end fem Aar, nemlig 25,3 Procent, Danmark er Nummer to med 17,4 Procent, derefter følger Holland: 15,8 Procent, Frankrig: 14,7 Procent, Spanien: 12,8 Procent, Japan: 12,7 Procent, Sverige: 11,1 Procent og England: 10,6 Procent.

## POSITIONSLISTE PR. 17. JULI 1934

## A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antw.-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, ank. Gdynia 12.7.  
 s.s. *Aalborgshus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 m.t. *Aase Mærsk*, ank. New York 5.7.  
 s.s. *Activ*, Lorentzen, ank. Kbhvn. 20.7  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Dairen 13.7. udg.  
 s.s. *Agnete Mærsk*, afg. Kovda 3.7.  
 s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Tyne 4.7.  
 s.s. *Alexandra*, Fischer, Esbjerg-Grimby Ruten.  
 m/aux. *Alfa*, afg. Nakskov 14.7. til Leningrad.  
 s.s. *Algarve*, Lund, afg. Oran forv. 18.7. til Algier.  
 m.s. *Alsia*, Heindorn, ank. London 16.7. hjg.  
 s.s. *Alssund*, Nielsen, ank. Bartados 13.7.  
 s.s. *Amalienborg*, pass. Kbhvn. 15.7.  
 m.s. *Amerika*, Knudsen, pass. Panama Canal 15.7. p. R. t. Los Angeles Harbor.  
 m.s. *Annam, Kragelund*, afg. Adelaide til Moji 6.7. udg.  
 m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Hull 23.6.  
 m.t. *Anna Mærsk*, ank. Baltimore 26.6.  
 m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Madeira 15.7. til Kbhvn.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Kbhvn. forv. 18.7. til Odense.  
 s.s. *Arnold Mærsk*, afg. Grimsby 29.6.  
 m.s. *Asnæs*, Ankersen, afg. Kbhvn. 17.7. til Strøby.  
 m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Dauen 10.7.  
 s.s. *Astrid*, Madsen, afg. Kbhvn. 13.7. til Leningrad.  
 m.s. *Australien*, Rasmussen, ank. Yawata 14.7. udg.

## B

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Bellona*, Hansen, afg. Aarhus 20.7. til Newc.  
 s.s. *Benedikt*, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro-Nykøbing F. Ruten.  
 m.t. *Bente Mærsk*, afg. Talara 5.7.  
 s.s. *Bergenhushus*, Schmidt, afg. Bergen 16.7.  
 s.s. *Betty Mærsk*, afg. Grimsby 27.6.  
 s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Grangemouth 16.7.  
 s.s. *Bogø*, Nielsen, ank. Flensborg 11.7.  
 m.s. *Boringia*, Væring, afg. Colombo til Suez 10.7. hjg.  
 m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. Grangemouth 11.7.  
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Bayonne 16.7.  
 s.s. *Botnia*, Ekholdt, afg. Vestmanø 15.7. til Leith.  
 s.s. *Brasilien*, Aggerholm, afg. B. Aires forv. 22.7.

m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Hangø 13.7.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Danzig 13.7.  
 s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Lissabon forv. 19.7. til Kbhvn.  
 s.s. *Brosund*, Hansen, ank. Ørnsköldsvik 13.7.  
 s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Manchester forv. 20.7. til L.pool.

## C

m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, afg. Rio forv. 16.7. til Kbhvn.  
 m.t. *Caroline Mærsk*, afg. Port de Bouc 26.6.  
 m/aux. *Caroline*, Jørgensen, ank. Kalundborg 16.7.  
 m.s. *Chastine Mærsk*, afg. Fetiye 6.7.  
 m.s. *Chile*, Hansen, ank. Pukov 15.7. udg.  
 m.s. *Christian Holm*, Madsen, afg. Talara 13.7. til Le Havre.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. New York 4.7.  
 s.s. *Christiansborg*, afg. Philadelphia 9.7.  
 s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Holm, ank. Horsens 15.7.  
 m.s. *Columbia*, Barfoed, afg. Dakar 5.7.  
 s.s. *Cornelia Mærsk*, ank. Archangel 2.7.

## D

s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. Kbhvn. 21.7. til London.  
 m.t. *Danmark*, Bjark, pass. 43° 15' N — 44° 13' V 10.7. p. R. t. Stockholm.  
 m.s. *Danmark*, Hjernerum, pass. Perim p. R. t. Singapore 9.7. udg.  
 s.s. *Delaware*, Christensen, afg. Tyne 2.7.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Aalborg 27.7. til Newc.  
 s.s. *Douro*, Kann, afg. Memel 21.7. til Kbhvn.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Ejndal, afg. Kbhvn. 22.7. til Thorshavn.  
 s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## E

s.s. *Effe Mærsk*, afg. Grimsby 4.7.  
 s.s. *Egholm, Brocks*, afg. Genua forv. 19.7. til Livorno.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. Danzig 3.7.  
 s.s. *Ellensborg*, ank. Goole 14.7.  
 s.s. *Elsborg*, ank. Kbhvn. 15.7.  
 m.t. *Emma Mærsk*, afg. Continentet 25.6.  
 m.s. *Emanuel*, Christensen, afg. Soroka 13.7. til Wisbech.  
 s.s. *Emilie Mærsk*, ank. Omega 5.7.  
 m.s. *Energi*, Jørgensen, ank. Leningrad 16.7.  
 m.s. *Energi*, Stegmann, ank. Methil 10.7.

m.s. *England*, Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
m.s. *Erria*, Topp, afg. Colombo til Penang 13.7. udg.  
*Erindring*, Jørgensen, afg. Rouen 13.7. til Aalborg.  
m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Estland*, Poulsen, afg. Archangel 9.7.  
m.s. *Europa*, Dahl, ank. Kbhvn. 8.7.

## F

s.s. *Falken*, Jønson, Kbhvn.-Hobro-Nykøbing F. Ruten.  
s.s. *Fanø*, Korff, ank. Amsterdam 12.7.  
s.s. *Fiona*, Blom, Kbhvn.-Nyborg-Rudkøbing-Svendborg Ruten.  
m.s. *Fionia*, Christensen, afg. Bangkok til Singapore 16.7. hjg.  
s.s. *Flynderborg*, pass. Skagen 17.7.  
m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
s.s. *Fredensborg*, afg. Garston 13.7.  
s.s. *Frederiksborg*, pass. Kbhvn. 14.7.  
s.s. *Frederik VII*, Mecklenburg, afg. Kbhvn. 27.7. til Oslo.  
s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Frode*, Brinch, afg. New York 1.8.

## G

s.s. *Gautatyr*, Abrahamsen, ank. Kbhvn. 8.7.  
s.s. *Georgia*, ank. Hull, 7.7.  
s.s. *Gerda Toft*, afg. Archangel 17.7.  
m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. San Pedro 27.6.  
m.s. *Gloria*, Kromann, ank. Aalborg 11.7.  
s.s. *Gorm*, Bastholm, ank. Gdynia 11.7.  
s.s. *Grønland*, Meinertz, ank. Aabenraa 15.7.  
s.s. *Gudrun Mærsk*, ank. Leningrad 5.7.  
s.s. *Gunvor Mærsk*, afg. Blyth 6.7.

## H

s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Nørresundby 20.7.  
s.s. *Halland*, Andersen, afg. Raumo 12.7.  
s.s. *Hans Mærsk*, afg. Alexandria 27.6.  
s.s. *Harald*, Clemmensen, afg. Danzig forv. 21.7. til Preston.  
s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newcastle 23.7.  
s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Grangemouth 30.6.

*H. H. Peersen*, Jensen, ank. Mesane 9.7.  
s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Swansea 14.7. til Kbhvn.  
s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Kbhvn. 16.7. til Randers.  
s.s. *Hroar*, afg. Kbhvn. 26.7. til Hull.  
s.s. *Hulda Mærsk*, ank. Sarpsborg 6.7.

## I

m.s. *India*, Kruse, afg. San Francisco til Los Angeles Harbor 16.7. hjg.  
m.s. *Indien*, Broner, ank. Nakskov 26.6.  
s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Aalborg 13.7.  
s.s. *Inge Mærsk*, ank. Godthaab 1.7.  
m.s. *Irland*, Petersen, ank. Providence 11.7.  
s.s. *Island*, Lydersen, afg. Akureyri 18.7. til Reykjavik.  
s.s. *Ivar*, Clausen, afg. Gdynia 11.7. til Sharpness.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
s.s. *Jacob Mærsk*, afg. Filadelfia 6.7.  
s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Hull 12.7.  
m.l. *Jane Mærsk*, afg. Southampton 6.7.  
m.s. *Java*, Skjoldam, afg. Port Swettenham til Aden 2.7. hjg.  
s.s. *Jessie Mærsk*, ank. Odense 29.6.  
m.s. *Johanne* (af Svendborg), Jensen, ank. Fowey 11.7.  
s.s. *Johannes Mærsk*, ank. Ostende 4.7.  
s.s. *Jolantha*, Hansen, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Jægersborg*, ank. Danzig 14.7.

## K

s.s. *Karen Toft*, afg. Leningrad forv. 18.7.  
s.s. *Kai*, Friis, ank. Kbhvn. 15.7.  
s.s. *Katholm*, Christensen, afg. Kbhvn. forv. 21.7. til Gdynia.  
s.s. *Kentucky*, Hansen, afg. Kbhvn. forv. 21.7. til M.chester.  
s.s. *Kirsten Mærsk*, afg. Casablanca 3.7.  
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Windau 14.7.  
s.s. *Knud*, Petersen, afg. Antwerpen forv. 24.7. til Kbhvn.  
s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
s.s. *Kong Haakon*, Steltin-Kbhvn.-Oslo Ruten.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## ODENSE

**C. HOPPE**  
EDSV. SKIBSMÆGLER  
**ODENSE**

TELEFON: 988 - 1663      TELEGR.ADR.: "HOPPE"

## SVENDBORG

**E. W. v. d. HUDE & SØN**  
Etableret 1852      A. THEJLL      Etableret 1852  
**SVENDBORG**

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE  
LLOYD'S AGENT      TYSK KONSULAT

Telefoner: 25, 133, 262 og Stat 2.      Telegr.-Adr.: »Hudes«, Svendborg.

## RUDKØBING

Erik Andersens Eftf.  
**K. H. FRIIS**  
statsautoriseret Skibsmægler  
**RUDKØBING**

Tlgr.-Adr.:      Telefoner:  
„Skibs-      „Skibs-  
mægleren“      mægleren“  
Rute fart Rudkøbing-Kiel-Hamburg

**AGENTUR:**  
„Aug. Borgen“, Assuranceforretning, København  
De private Assurandører, København

**A. E. SØRENSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**SVENDBORG**

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING      TELEFONER: 1151-955  
THE BOE CODE      PRIVAT: 1551

## SAXKJØBING

**HOLGER KRISTIANSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
DAMP- & SEJLSKIBSBEFRAKTNING  
**SAXKJØBING**  
DANMARK

TELEFON Nr. 184 & 302      TELEGRAM-ADR.:  
„SKIBSMÆGLEREN“

## SØNDERBORG

**CHRISTIAN C. ALBRETSSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**SØNDERBORG**

TELEFONER: 269 - 469      TELEGR.-ADR.: »CODAN«

## SKIVE

**AAGE BERING**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**SKIVE**

TELEFON:      TELEGRAM-ADR.  
386 & 786      "MÆGLEREN"

## VEJLE

**F. H. Lauenborg Christensen**  
(C. HOLMS EFTERF.)  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
*Vejle*

TELEFONER: 11 OG 12      TELEGR.-ADR.: »ACTING«

**A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y**

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

**HELSINGFORS (Finland)**

Filiakontor HANGÖ

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

**L**

- m.s. *Lalandia*, Borch, pass. Gibraltar p. R. t. Marseilles 16.7. udg.  
 s.s. *Laura Mærsk*, ank. Marseilles 5.7.  
 m.s. *Leice Mærsk*, afg. Nauru 25.6.  
 s.s. *Lexa Mærsk*, afg. Archangel 1.7.  
 s.s. *Lica Mærsk*, ank. Port Talbot 5.7.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Onega Road 3.7.  
 s.s. *Lilleborg*, ank. Boston 12.7.  
 s.s. *Limfjorden*, Kristensen, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, ank. St. Nazaire 15.7.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Rosario 6.7.

**M**

- s.s. *M. G. Melchior*, Zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Hjorth, afg. Riga forv. 19.7. til Windau.  
 s.s. *Maine*, Jensen, afg. Montreal 13.7. til Kbhvn.  
 s.s. *Maja*, Bergstedt, Aarhus-Hamburg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Mouritzen, ank. Singapore 16.7. hjg.  
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Immingham 14.7. til Aalborg.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. London forv. 19.7. til Kbhvn.  
 s.s. *Maria Toft*, afg. Leningrad 17.7.  
 m.t. *Marie Mærsk*, afg. Las Piedras 3.7.  
 m.s. *Marna*, Boye, ank. Danzig 14.7.  
 s.s. *Maryland*, Ankersen, afg. B. Aires 15.7.  
 s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Grangemouth 28.6.  
 m.s. *Meonia*, Frandsen, afg. Nakskov til Aalborg 15.7. udg.  
 s.s. *Minsk*, Nykilde, afg. Casablanca 28.7. til Tanger.  
 s.s. *Møen*, Kbhvn.-Stegede-Nakskov Ruten.

**N**

- s.s. *N. C. Monberg*, Pedersen, afg. Kbhvn. 15.7.  
 m.s. *Neptun*, Kromann, ank. English Harbour 14.7.  
 s.s. *Nevada*, Kolster, afg. B. Aires 15.7. til Kbhvn.  
 m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. Chester 23.6.  
 s.s. *Nidaros*, Henriksen, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 m.s. *Niel Mærsk*, afg. San Pedro 4.7.  
 N. J. *Ohlsen*, Lauritsen, ank. Leningrad 13.7.  
 m.s. *Noah* (af Svendborg), Larsen, ank. Exeter 11.7.  
 s.s. *Nordborg*, ank. Bristol 8.7.  
 m.s. *Nordstjernen*, Kristensen, afg. Kbhvn. 13.7. til Holmsund.  
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, afg. Danzig 13.7.

**O**

- m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Falk, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Liverpool forv. 21.7. til Swansea.  
 s.s. *Oluf Mærsk*, afg. Grimsby 2.7.  
 m.s. *Olympia*, Røder, afg. New York 10.7.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Buviken 17.7. til B. Aires.  
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Garston 9.7.

**P**

- m.s. *Panama*, Franzen, pass. Ushant p. R. t. Rotterdam 16.7. hjg.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Aarhus 15.7.  
 m.s. *Parkeston*, Ulv, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Pax*, Groth, ank. Eyrabakki 10.7.  
 m.s. *Peru*, Sørensen, afg. Dunkirk til Rotterdam 16.7. hjg.  
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. Hongkong 2.7.  
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, ank. Kbhvn. 18.7.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlso, afg. Narva 14.7.

**R**

- s.s. *Rhone*, afg. Aalborg 26.7. til Leith.  
 s.s. *Riga*, Westergaard, ank. Sunderland 12.7.  
 s.s. *Rita Mærsk*, afg. Archangel 28.6.  
 s.s. *Robert Mærsk*, afg. Grimsby 29.6.

- s.s. *Rosenborg*, pass. Kbhvn. 14.7.  
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Nakskov 25.7. til Odense.

**S**

- m.s. *Sally Mærsk*, afg. Aarhus 4.7.  
 s.s. *Scandia*, Michelsen, pass. Cape Race 11.7. p. R. t. Baytown.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Aarhus 17.7.  
 s.s. *Seine*, afg. Kbhvn. forv. 28.7. til Gdynia.  
 s.s. *Sigrun*, Pedersen, afg. Antwerpen forv. 17.7. til Kbhvn.  
 m.s. *Siam*, Krarup, ank. Dunkirk 15.7. udg.  
 s.s. *Silkeborg*, ank. Kemi 16.7.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Burntisland 14.7.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Kbhvn. 14.7. til Dunkirk.  
 s.s. *Skodsborg*, pass. Kbhvn. 14.7.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Vaag forv. 16.7. til Kbhvn.  
 s.s. *Slesvig*, Svarrer Nielsen, afg. Archangel 14.7.  
 s.s. *Sonja Mærsk*, ank. Archangel 2.7.  
 s.s. *Stadion II*, afg. Gøteborg forv. 20.7. til Aarhus.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Cardenas 9.7.  
 m.s. *Start*, Olsen, afg. Port Madock 10.7. til Kbhvn.  
 s.s. *Stegelborg*, ank. Preston 13.7.  
 s.s. *Stjerneborg*, afg. Vancouver 8.7.  
 s.s. *Stockholm*, Hinsch, ank. Leningrad 8.7.  
 s.s. *Susan Mærsk*, afg. Leningrad 2.7.  
 s.s. *Svanhild*, Kristoffersen, afg. Swansea 14.7. til Quebec.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Antw. forv. 27.7. Kbhvn.  
 s.s. *Søborg*, ank. Hull 6.7.  
 s.s. *Sønderjylland*, Ellehammer, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.

**T**

- s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Odense forv. 17.7. til Danzig.  
 m.s. *Tacoma*, Lorentzen, afg. Belfast 11.7.  
 s.s. *Teddy*, Meyer, pass. Brunsbüttel 16.7. p. R. t. Humbern.  
 s.s. *Tempo*, Sørensen, afg. Gdynia 17.7. til Graasten.  
 s.s. *Tennessee*, Ørbech, afg. Horsens forv. 18.7. til Aalborg  
 s.s. *Thyra*, Henriksen, afg. Leith 23.7. til Kbhvn.  
 s.s. *Tiber*, Hull, afg. Dunkirk forv. 17.7. til Middelfart.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Gdyna forv. 23.7. til Kbhvn.  
 m.s. *Tongking*, Jørgensen, ank. Yawata 7.7. udg.  
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Lübeck 17.7.  
 s.s. *Trondhjem*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 20.7.  
 s.s. *Tula*, afg. Kbhvn. forv. 21.7. til Middelfart.

**U**

- s.s. *Uffe*, Hav, afg. Antw. forv. 20.7. til Kbhvn.  
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Halifax 14.7.  
 s.s. *Uranienborg*, afg. Jacobstad 14.7.

**V**

- m.s. *Vega* (af Svendborg), Hansen, afg. Uuros 10.7. til Quimper.  
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Treport 20.7.  
 m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, afg. Ocean Isl. 5.7.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Kiilgaard, ank. Aarhus 20.7.  
 s.s. *Vibeke Mærsk*, afg. Odense 1.7.  
 s.s. *Viborg*, afg. San Juan 12.7.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Gyhrs, afg. Oslo forv. 27.7. til B. Aires.  
 m.s. *Vistula*, Posselt, Kbhvn.-Zoppot/Danzig-Frederikshavn Ruten.

**W**

- s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Danzig 14.7.

**Y**

- s.s. *Ydun*, Willarsen, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Jensen, Aalborg-Hamburg Ruten.

**Ø**

- s.s. *Ørneborg*, ank. Uleåborg 16.7.

**Positionsliste for Sejlskibe 17. 7. 34**

- 3m. Sk. *Clytia*, Hansen, afg. Gdynia 11.7. til Umeå.  
 3m. Sk. *Frida*, Rasmussen, pass. Skagen W. 11.7.  
 3m. Sk. *Nathalia*, Rasmussen, ank. Setterkenny 10.7.  
 3m. Sk. *Vera* (af Svendborg), Petersen, afg. Warnemünde 15.7. (oversejlet, fuld af Vand).  
 4m. m.s. *Alfa*, Jørgensen, ank. Nakskov 11.7.  
 4m. Sk. *Helga*, Petersen, afg. Marstal 14.7. til Piteå.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

Abonnement  
Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

samt paa alle Postkontorer

**DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/s**

BEFRAGTNING, KLARERING &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

DAMPSKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 &amp; 4248 - Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

**M. B. COHN**TOLDBODVEJ 22  
KØBENHAVN  
K.TELEFON 1403  
TELEGRAM-ADR.:  
AMIANTE

GRUNDLAAGT 1848

Telefoner { Grimsby No. 6621  
Immingham No. 31**JOHN SUTCLIFFE & SON**

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,  
Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILLIALER:

88, Mosley Street... Manchester  
7, Chapel Street... Liverpool  
Somerton Buildings,John Bright Street Birmingham  
229, Swan Arcade. Bradford  
"York House",5/7, St. Mary Axe, London, E. C. 3  
King's Dock . . . . . Immingham

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

**HERMAN ANDERSSON**

Etabl. 1902

Adm. Dir.: A. F. WILÉN

Skibsmæglere · Assurance · Speditører

Tel.-Adr. ANDERSSONCO. Coder: Alle Shipping-Coder

**ULEÅBORG & HAUKIPUDAS**Medlem af The Baltic and International Maritime Conference  
Medlem af The Finnish Shipbrokers Association  
Spansk Vicekonsulat**VINKE & CO.**AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM  
ANTWERPSkibsredere, Skibsmæglere og  
BefragtningsagenterSpecialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Coder: Scotts, Watkins, Bentleys.**A.B. Ostrobotnia Stevedore O.Y.****WASA**

Medlemmer af

THE ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Repræsentant i København: Jørgen A. Rasmussen

**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.****WASA (Finland)**

Medlemmer af

THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND

Tel.-Adr. EKLOEF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

**A/B D. EKLÖF & Co. O/Y**SKIBSMÆGLERE  
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION

YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)

og MOLLERSVIK &amp; HIMANGO

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association

og the Baltic &amp; International Maritime Conference

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

**CADENIUS & GRAHN A/B**

SKIBSMÆGLERE

DAMPSKIBS- &amp; BEFRAGTNINGS AGENTER

KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

**KOTKA - Finland**

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka»

**SCANDINAVIAN COAL BUYERS****IN A NUTSHELL**

GUIDE TO SCANDINAVIAN COAL IMPORTERS,

COAL AGENTS AND SHIPOWNERS

Price, 10/-, post free.

SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE

(The International Weekly)

33, Amaliegade

Copenhagen, Denmark

FOREIGN BUNKERING

TOWAGE

STEVEDORING

PROVISION-

AGENTS

**DANISH MARITIME SERVICE**TELEGRAMS:  
"AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

**COPENHAGEN**



# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

50. Aargang.

København 18. Juli 1934.

Nr. 29.

---

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E.-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

---

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters 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, og de der angaar Fyr, er angivet fra *Søen*.

---

## I. Østersøen.

1667. Sverige S.-Kyst. Indløbet til Karlskrona. Isbådan. Nyt fast Sømærke opført.  
(U. f. s. Nr. 28/1825. Stockholm 1934.)

Paa den N.-lige Del af Grunden *Isbådan* er paa c.  $56^{\circ} 08',4$  N.  $15^{\circ} 35',7$  E., 0,1 Sm  $240^{\circ}$  fra Fyret *Godnatt*, opført en 2 m høj, sort Betonvarde af Form som en afstumpet Kegle. Midt paa Varden er anbragt en sort Jernstang, der foroven er forsynet med en sort Arm, som vender W.-ud mod Løbet.  
(E. f. S. Nr. 10/485 1934.)

1668. Sverige. Kalmarsunds djupränna. Bundundersøgelse. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.

(U. f. s. Nr. 28/1824. Stockholm 1934.)

I *Kalmarsunds djupränna* vil i Løbet af Juli og eventuelt August d. A. blive foretaget forskellige Bundundersøgelser ved Hjælp af Dykkere. I Anledning heraf er udlagt en Del Stager med Flag. Stagerne ved Løbets W.-Side er forsynet med sort-hvide Flag og ved Løbets E.-Side med røde Flag.

Søfarende opfordres til at udvise Forsigtighed ved Passage af Steder, hvor Arbejde foregaar. Disse Steder er afmærket med mindre Flagpilke eller lignende.

c.  $56^{\circ} 40',0$  N.  $16^{\circ} 23',5$  E.

1669. Sverige. Gotland E.-Kyst. Fårö Fyr. Taagesignal forandret.

(U. f. s. Nr. 28/1882. Stockholm 1934.)

Det tidligere Taagesignal med Kanon, Et-Skud hver  $10^m$ , ved *Fårö* Fyr paa c.  $57^{\circ} 57',5$  N.  $19^{\circ} 21',1$  E., er forandret til Et-Knald hver  $5^m$ .

(E. f. S. Nr. 7/356 1934. Kort Nr. 268.)

1670. Sverige. Hävringe Fyrskib genudlagt.

(Telegram fra Lodakaptajnen i Malmö.)

Fyrskibet *Hävringe* paa c.  $58^{\circ} 33'$  N.  $17^{\circ} 31'$  E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 23/1292 1934.)

1671. Sverige. Stockholm Skærgaard. Grönö udde Fyr flyttet og forandret.  
(U. f. s. Nr. 28/1823. Stockholm 1934.)  
Grönö udde Fyr paa c.  $59^{\circ} 12',_6$  N.  $18^{\circ} 34',_2$  E. er flyttet 16 m S. efter og genopført i Strandkanten. Fyrbygningen bestaar af et 5 m højt, sort, rundt Betontaarn med en hvid Fyrlanterne. Fyret viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formærkelser hver 4<sup>s</sup>, Lys 2<sup>s</sup>, Mærke 2<sup>s</sup>. Flammens Højde: 7 m. Synsvidde: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. Lysvinklerne er uforandrede.  
(E. f. S. Nr. 25/1411 1934.)
1672. Sverige. Stockholm Skærgaard. Röder-Storskär. Stangbaake nedblæst.  
(U. f. s. Nr. 28/1822. Stockholm 1934.)  
Röder-Storskär Stangbaake paa c.  $59^{\circ} 34',_5$  N.  $19^{\circ} 26',_0$  E. er nedblæst. Stangbaaken vil ikke blive genopført.
1673. Sverige. Stockholm Skærgaard. Arholma Österhamn. Vedlösa N. Grund.  
(U. f. s. Nr. 28/1821. Stockholm 1934.)  
En Grund med 5,7 m Vand ved Middelvandstand er fundet paa  $59^{\circ} 50',_{78}$  N.  $19^{\circ} 08',_{51}$  E.
1674. Sverige. Bottniske Bugt. Storzungfrun E. Lystønde genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 28/1820. Stockholm 1934.)  
Lystønden *Storzgrundet* paa c.  $61^{\circ} 10'$  N.  $17^{\circ} 24'$  E. er atter udlagt paa Station.
1675. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Hölickskär Fyr forandres.  
(U. f. s. Nr. 28/1819. Stockholm 1934.)  
I Løbet af 1934 vil Hölickskär Fyr paa c.  $61^{\circ} 37',_2$  N.  $17^{\circ} 26',_7$  E. blive forandret, saaledes at det kommer til at lyse, som følger:
- |   |   |
|---|---|
| 1. Grønt i Pej. fra $278^{\circ}$ til $290^{\circ}$ . | 6. Rødt i Pej. fra $341^{\circ}$ til $30^{\circ}$ . |
| 2. Hvidt i — - $290^{\circ}$ - $301^{\circ}$ .        | 7. Grønt i — - $30^{\circ}$ - $44^{\circ}$ .        |
| 3. Rødt i — - $301^{\circ}$ - $313^{\circ}$ .         | 8. Hvidt i — - $44^{\circ}$ - $51^{\circ}$ .        |
| 4. Grønt i — - $313^{\circ}$ - $322^{\circ}$ .        | 9. Rødt i — - $51^{\circ}$ - $57^{\circ}$ .         |
| 5. Hvidt i — - $322^{\circ}$ - $341^{\circ}$ .        | 10. Grønt i — - $57^{\circ}$ - $93^{\circ}$ .       |
- Iøvrigt uforandret.
1676. Finland. Bottniske Bugt. Södra Kvarnen. Storbrotten Fyrskib genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 19/566. Helsingfors 1934.)  
Fyrskibet *Storbrotten* paa  $60^{\circ} 26'$  N.  $19^{\circ} 12'$  E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 26/1500 1934.)
1677. Finland. Finske Bugt. Kukrunki Baake genopført.  
(U. f. s. Nr. 19/562. Helsingfors 1934.)  
Kukrunki Baake paa c.  $60^{\circ} 03',_5$  N.  $28^{\circ} 19',_5$  E. er genopført.  
(E. f. S. Nr. 1/22 1934.)
1678. Rusland. Finske Bugt. Neva Bugt. Oranienbaum. Ledefyr nedlagt.  
(N. f. S. Nr. 27/2464. Berlin 1934.)  
De to Ledefyr i Ledefyrlinie I, Forfyr rødt Et-Blink, Bagfyr hvidt Et-Blink, overet i Pejling  $201^{\circ},_6$ , er permanent nedlagt.  
Forfyr: c.  $59^{\circ} 55',_2$  N.  $29^{\circ} 46',_5$  E.
1679. Rusland. Finske Bugt. Neva Bugt. Leningrad Søkanal S. Vrag fjernet.  
(N. f. S. Nr. 27/2465. Berlin 1934.)  
Vraget af Lægteren, der laa sunket paa  $59^{\circ} 56' 10''$  N.  $29^{\circ} 55' 00''$  E., c. 0,1 Sm S. for S.-Kanten af *Leningrad Søkanal*, er fjernet.  
(E. f. S. Nr. 45/2573 1933.)
1680. Letland. Riga Bugt. Riga Havn. Daugavgriva. Kurpnieksala (Schustersholm). Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 4/15. Riga 1934.)  
I Kurpnieksala Fyr paa c.  $57^{\circ} 01',_8$  N.  $24^{\circ} 05',_4$  E., paa N.-Enden af *Schustersholm*, er indlagt en grøn Lysvinkel, saaledes at Fyret nu lyser, som følger:
- |   |  |
|---|--|
| 1. Hvidt i Pej. fra $358\frac{1}{2}^{\circ}$ til $19^{\circ}$ . | 3. Hvidt i Pej. fra $136\frac{1}{2}^{\circ}$ til $141^{\circ}$ . |
| 2. Grønt i — - $19^{\circ}$ - $136\frac{1}{2}^{\circ}$ .        | 4. Rødt i — - $141^{\circ}$ - $358\frac{1}{2}^{\circ}$ .         |
- (Kort Nr. 268.)

**1681. (P). Letland. Riga Bugt. Kolkasrags (Domesnæs). Fyr forandres.**

(N. t. M. Nr. 4/13. Riga 1934.)

Omkring Midten af August d. A. forandres *Kolkasrags (Domesnæs)* Fyr paa c. 57° 48',<sub>2</sub> N. 22° 38',<sub>0</sub> E. fra at vise hvidt Et-Blink hver 20<sup>s</sup>. til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 12<sup>s</sup>. Blink 0,<sub>2</sub><sup>s</sup>. Mørke 2,<sub>8</sub><sup>s</sup>. Blink 0,<sub>2</sub><sup>s</sup>. Mørke 8,<sub>8</sub><sup>s</sup>. Samtidig forøges Lysevnen, og Synsvidden bliver 13,<sub>6</sub> Sm.

(Kort Nr. 268.)

**1682. Tyskland. Femersund. Burgstaaken. Havnefyr tændt. Baake nedlagt.**

(N. f. S. Nr. 27/2453. Berlin 1934.)

Paa Hovedet af E.-Molen er paa 54° 24' 31" N. 11° 11' 54" E. tændt et Fyr, der viser hvidt og rødt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15<sup>s</sup>. Flammens Højde: 9,<sub>5</sub> m. Synsvide: 10 Sm. En firesidet Jernbaake med Lanterne, øverste Halvdel rød, nederste Halvdel hvid. Fyret lyser, som følger:

1. Hvidt i Pejl. fra 276° til 21°.
2. Rødt i — - 21° - 42°.
3. Hvidt i Pejl. fra 42° til 186°.

Den røde Lysvinkel dækker *Grüner Grund*. Dens E.-lige Grænse gaar gennem Anduvningstønden *Fehmarnsund*, den W.-lige Grænse klarer Fiskerrenden W. for *Grüner Grund*.

Fartøjer, som benytter den afmærkede *Femersundrende* og vil anløbe *Burgstaaken*, skal efter Passagen af Lystønden *Fehmarnsund* holde godt E. for den røde Lysvinkel. Træbaaken paa Molehovedet er fjernet.

(Kort Nr. 292, 298, 279 og 280. Danske Lods, Side 395.)

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****1683. (T). Danmark. Sundet. Charlottenlund-Barsebäck. Telefonkabel repareres.****Bøjer udlægges midlertidigt. Advarsøl.**

Telefonkablet *Charlottenlund-Barsebäck* vil blive repareret i Dagene omkring den 21. Juli d. A., i hvilken Anledning en Del Bøjer vil blive udlagt c. 3 Sm N. for *Flakfort*. *Flakfort*: c. 55° 42' N. 12° 44' E.

**1684. Danmark. Sundet. Drogden 8,0 m Rende. Afmærkning forandret.**

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 24/1363 1934 meddeles, at følgende Ændringer er foretaget ved Afmærkningen af *Drogden 8,0 m Rende*:

1. Lystønde „B“ paa 55° 35' (53") N. 12° 42' (13") E. er flyttet c. 1200 m S. efter til 55° 35' (14") N. 12° 42' (22") E., saaledes at den nu ligger lige overfor Lystønde „3“.
2. Lystønde „C“ paa 55° 34' (31") N. 12° 42' (33") E., der for Tiden er inddraget, er permanent inddraget, og i Stedet for er paa Løbets W.-lige Side paa 55° 34' (30") N. 12° 42' (18") E., overfor Lystønde „C“'s tidligere Plads; udlagt en rød Lystønde mærket „4“, og som viser hvidt Et-Blink hver 6<sup>s</sup>. Blink 0,<sub>5</sub><sup>s</sup>. Mørke 5,<sub>5</sub><sup>s</sup>.

3. Lystønde „4“ paa 55° 33' (46") N. 12° 42' (29") E. er ommærket til „5“.

4. Lystønde „D“ paa 55° 33' (12") N. 12° 42' (54") E. er ommærket til „C“.

(E. f. S. Nr. 24/1363 1934. Kort Nr. 285, 249 og 210. Danske Lods, Side 279. Tillæg Nr. 3, Side 45. Fyr-Fort. Nr. 291 A, 292, 294, 295 og 296. Søm-Fort. Side 45, Nr. 4 a, 5, 8, og 9.)

**1685. Danmark. Store-Bælt. Røsnæs S. Pulle.**

Ved en for nylig foretagen Afsøgning er paa 55° 42' 54" N. 10° 50' 30" E., c. 2 Sm 212° fra *Røsnæs Fyr*, fundet en Stenpulle med 11,<sub>0</sub> m Vand. Det er en lille Stenpulle i c. 14 m Vand med største Udstrækning NW.—SE. c. 50 m, tværs derpaa c. 25 m.

(Kort Nr. 252, 220, 299, 227, 278, 211 og 280.)

**1686. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Rudkøbing Havn. Uddybning.**

Langs Ydersiden af Ydermolen ved *Rudkøbing Havn* S.-lige Havnebassin er foretaget en Uddybning til 5,<sub>0</sub> m indenfor et Omraade, der aftager fra en Bredde af 25 m til 15 m ud for N.-Kanten af Pakhuset N. for Færgelejet.

*Rudkøbing*: c. 54° 56' N. 10° 43' E.

(Kort Nr. 302 og 297. Havnelods, Side 156.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

## 1687. (T). Danmark. Kattegat. Tisvilde-Liseleje. Skydning. Advarsel.

Mellem *Tisvilde Hegn* og *Liseleje* vil der i August og September d. A. blive foretaget Skarpskydning ud over Søen paa følgende Dage og Klokkelæt:

Den	8. August fra Kl. 8—12.	Den	22.—24. August fra Kl. 8—16.
—	9.—10. — - - 8—16.	—	27.—28. — - - 8—15.
—	13.—14. — - - 8—15.	—	29.—31. — - - 8—16.
—	15.—17. — - - 8—16.	—	3.—4. Septbr. - - 8—15.
—	20.—21. — - - 8—15.	—	5.—8. — - - 8—16.

Paa ovennævnte Dage er i det angivne Tidsrum Farvandet N. for Skydepladsen spærret for al Sejlads indtil en Afstand af 3500 m fra Kysten, den 9. August dog indtil 7000 m fra Kysten.

3 Vagere med rødt Flag med hvid Spuns vil saavidt muligt i hele Øvelsesperioden være udlagt i Farvandet ud for Skydepladsen i c. 3500 m Afstand fra Land og med en indbyrdes Afstand af c. 1000 m.

En Time før Skydningens Begyndelse hejses et rødt Flag med hvid Spuns paa hver af 4 Flagstænger, der staar: 1) c. 900 m E. for *Liseleje*, c. 800 m fra Kysten, 2) i Kystrevlen c. 600 m NNE. for *Liseleje*, 3) c. 900 m SW. for Stængehuset (i den W.-lige Ende af *Tisvilde Hegn*) c. 800 m fra Kysten og 4) i Klitrækken c. 600 m WNW. for *Brantebjerg*.

Flagene nedhales umiddelbart efter Skydningens Ophør.

Bekendtgørelse om Aflysning af Terrænet og det paagældende Farvand bliver udstedt af Politimestrene i *Frederikssund* og *Hillerød*.

*Tisvilde Hegn*: c. 56° 03' N. 12° 03' E.

## 1688. Danmark. Indløbet til Isefjord. Rørvig E. Vesterløb. Refleksprismer anbringes ikke.

De hvide Refleksprismer, der i Henhold til E. f. S. Nr. 27/1690 1933 skulde være anbragt paa Sømærkerne *Knæet SW.* paa 55° 56' (56") N. 11° 48' (06") E. og *Tolken* paa 55° 56' (32") N. 11° 47' (02") E., vil ikke blive anbragt paa de nævnte Sømærker.

(E. f. S. Nr. 27/1690 1933. Kort Nr. 267. Danske Lods, Side 193. Søm.-Fort. Side 67, Nr. 26 og 29).

## 1689. (T). Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Kronprins Frederiks Bro. Fartbestemmelse.

I Anledning af Bygningen af en ny Bro over *Roskilde Fjord* ved *Frederikssund* (*Kronprins Frederiks Bro*) er der i Farvandet udlagt Ankre for Fortøjning af Fartøjer til Brug ved Brobygningsarbejdet.

Under Hensyn til det Brobygningsarbejde, der foregaar, skal Skibe under Passage af Arbejdsstedet gaa med saa langsom Fart, som Omstændighederne tillader.

c. 55° 50½' N. 12° 02½' E.

(Havnelods, Side 58.)

## 1690. Danmark. Kattegat. Moselgrund NE. Pulle.

Ved en for nylig foretagen Afsøgning er paa 56° 05' 33" N. 10° 53' 58" E., c. 0,25 Sm 207° fra den røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost, *Moselgrund NE.*, fundet en Stenpulle med 5,3 m Vand. Det er en ganske lille Stenpulle, store Sten med store Huller imellem. Største Udstrækning NNW.—SSE. c. 30 m, tværs derpaa c. 20 m stejlt affaldende til 11—12 m.

(Kort Nr. 227, 278, 211 og 280.)

## 1691. (T). Sverige. Kattegat. Fladen Fyrskib midlertidig ombyttet.

(Telegram fra Lods-kaptajnen i Malmö.)

Fyrskibet *Fladen* paa c. 57° 13' N. 11° 51' E. er midlertidigt ombyttet med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Fyrkarakter og Lufttaagesignal er uforandrede, men Reservefyrskibet har intet Undervandstaagesignal.

(E. f. S. Nr. 25/1431 1934.)

- 1692. Sverige. Kattegat. Vinga Fyrskib genudlagt.**  
 (U. f. s. Nr. 28/1836. Stockholm 1934.)  
 Fyrskibet *Vinga* paa c. 57° 34' N. 11° 36' E. er atter udlagt paa Station.  
 (E. f. S. Nr. 13/662 1934.)
- 1693. Sverige. Kattegat. Vinga NW. Vinga ungar Lys- og Fløjtetønde genudlagt.**  
 (U. f. s. Nr. 25/1837. Stockholm 1934.)  
 Lys- og Fløjtetønden *Vinga ungar* paa c. 57° 39' N. 11° 34' E. er atter udlagt paa Station.  
 (E. f. S. Nr. 25/1432 1934.)
- 1694. (T). Danmark. Limfjorden. Nibe. Oplysning om Dybde i Indsejlingsrende og Havn.**  
 I Sejlløbet til *Nibe* Havn har der i Løbet af Sommeren dannet sig flere Banker, hvorover Dybden paa den yderste kun er 2,3 m. Bankerne begynder ved den 3die Kost fra Skærmen og fortsætter ind efter til Havnen med vekslende Dybder fra 2,3 m til 2,9 m. Dybden i Havnen er for Tiden 2,9 m.  
*Nibe* Havn: c. 56° 59' N. 9° 38' E.  
 (Havnelods, Side 134.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1695. Norge. Hjeltefjorden. Joneholmen Fyr forandret.**  
 (B. f. F. Nr. 17. Oslo 1934.)  
*Joneholmen* Fyr paa c. 60° 31',2 N. 4° 56',6 E. er blevet anbragt paa en Underbygning, og Fyrkarakteren er forandret til Gruppe-Blink, To-Blink c. hver 10<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 6<sup>s</sup>. Flammens Højde: 15,7 m. Synsvidde: 11,3 Sm for hvidt, 8,0 Sm for rødt og 6,5 Sm for grønt Lys. Lysvinklerne er uforandrede.
- 1696. (T). Holland. IJmuiden. Taagesignal midlertidig flyttet.**  
 (B. a. Z. Nr. 169/1776. 's-Gravenhage 1934.)  
 Da Taagehornet paa S.-Molen er i Uorden, afgives Taagesignalet midlertidigt fra det W.-lige Fyr. c. 52° 28' N. 4° 33' E.
- 1697. England. The Downs. Ramsgate Channel. Tønde flyttet.**  
 (N. t. M. Nr. 1080. London 1934.)  
 Sort Spidstønde „B“ er flyttet 0,12 Sm i Retningen 252° og ligger nu paa c. 51° 16' N. 1° 26' E., 1,66 Sm 98° fra det kendelige Hotel paa Kysten SE. for *Sandwich*.
- 1698. (T). England. Herne Bugt. Tønde midlertidig udlagt.**  
 (N. t. M. Nr. 1078. London 1934.)  
 En rød- og hvidtærnet Stumtønde mærket *Herne Bay* er midlertidig udlagt paa c. 51° 24' N. 1° 08' E., c. 1,6 Sm 20° fra det røde, faste Fyr paa Hovedet af *Herne Bay Pier*.

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

- 1699. Frankrig. La Pierre de Herpin. Oplysning om Fyrtaarn.**  
 (A. a. N. Nr. 27/1243. Paris 1934.)  
*La Pierre de Herpin* Fyrtaarn paa c. 48° 43',8 N. 1° 48',9 W. er et hvidt, rundt Taarn med en sort Fyrlanterne.

1700. Frankrig. Lannion. Beg ar-Rolland. Baake genopført.  
(A. a. N. Nr. 27/1241. Paris 1934.)  
Baaken *Beg ar-Rolland* paa c. 48° 48' N. 3° 34' W. er genopført.  
(E. f. S. Nr. 7/377 1934.)
1701. Frankrig. Quessant. Créac'h Radiofyr atter i Virksomhed.  
(A. a. N. Nr. 27/1246. Paris 1934.)  
*Créac'h* Radiofyr paa c. 48° 28' N. 5° 08' W. er atter i Virksomhed.  
(E. f. S. Nr. 26/1527 1934.)
1702. (P). England S.-Kyst. Bognor Regis. Vrag.  
(N. t. M. Nr. 1113. London 1934.)  
1. Et Vrag, hvorover mindste Dybde er 8,2 m, ligger sunket 7,75 Sm 147° fra  
*Bognor Regis* Kirkespir.  
2. Et Vrag, hvorover mindste Dybde er 6,9 m, ligger sunket 7,02 Sm 152° fra  
*Bognor Regis* Kirkespir.  
*Bognor Regis* Kirkespir: c. 50° 47' N. 0° 41' W.
1703. (T). England W.-Kyst. Morecambe Bugt. Lune Lys- og Klokkebaad ombyttes midlertidigt.  
(N. t. M. Nr. 19. Trinity House, London 1934.)  
*Lune* Lys- og Klokkebaad paa c. 53° 57' N. 3° 08' W. vil omkring den 8. August d. A. uden nærmere Meddelelse midlertidig blive ombyttet med en sort og hvid, lodret stribet Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>.
1704. Skotland. Eddrachilles Bugt. Grund findes ikke.  
(N. t. M. Nr. 1075. London 1934.)  
3,7 m Grunden, der er angivet at ligge paa c. 58° 18' N. 5° 10' W., 0,85 Sm 172½° fra *Kinever Island* Observationssted, findes ikke.
1705. Shetlands Øerne. Ronas Voe. Dybde aftaget.  
(N. t. M. Nr. 1081. London 1934.)  
Dybden rapporteres at være aftaget paa c. 60° 31' N. 1° 28' W., c. 0,3 Sm NW. for *The Blade*.
1706. Irland S.-Kyst. Roche Point. Lystønde inddraget.  
(N. t. M. Nr. 1115. London 1934.)  
Lystønden, der var udlagt paa c. 51° 47' N. 8° 15' W., tæt W. for et Vrag og c. 0,17 Sm 221° fra *Roche Point* Fyr, er permanent inddraget.

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1707. (T). Spanien. Pontevedra Bugt. Mourisca. Fyrbaake midlertidig erstattet med Lystønde.  
(N. t. M. Nr. 1064. London 1934.)  
Fyrbaaken paa c. 42° 21' N. 8° 49' W. er ødelagt og midlertidig erstattet med en sort Lystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 5<sup>s</sup>.
1708. (T). Portugal. Tejo Floden Indløb. South Channel. Klokketønde midlertidig inddraget.  
(N. t. M. Nr. 1082. London 1934.)  
Den røde Klokketønde paa c. 38° 37' N. 9° 23' W., i Ledelinien *Estrella Dome* overet med *Ft. Bugio* 64°, er midlertidig inddraget.
1709. Afrika W.-Kyst. Lagos. Tønde inddraget.  
(N. t. M. Nr. 1055. London 1934.)  
Tønden „*Bar*“ paa c. 6° 23' N. 3° 24' E. er permanent inddraget.

1710. Afrika W.-Kyst. Spansk Guinea. Bata Fyr atter tændt.  
(A. a. l. N. Nr. 27/840. San Fernando 1934.)  
Bata Fyr paa c.  $1^{\circ} 52' N.$   $9^{\circ} 46' E.$  er atter tændt og i Orden.  
(E. f. S. Nr. 5/279 1934.)
1711. Afrika SW.-Kyst. Table Bay. Mindre Dybde paa Grund. Skær.  
(N. t. M. Nr. 1056. London 1934.)  
1. Dybden paa Klippegrunden paa c.  $33^{\circ} 49' S.$   $18^{\circ} 23' E.$ ,  $0,25$  Sm  $68^{\circ}$  fra *Robben Island* Molefyr, er  $2,3$  m og ikke, som angivet i Kortet,  $3,2$  m.  
2. Et Skær med under  $1,8$  m Vand ligger paa c.  $33^{\circ} 55' S.$   $18^{\circ} 23' E.$ ,  $0,42$  Sm  $280^{\circ}$  fra *Round Church*.
1712. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sound. New York. New Rochelle Harbor. Baake nedlagt.  
(N. t. M. Nr. 26/1605. Washington 1934.)  
*Spinille Rock* Baake paa  $40^{\circ} 53' (20'') N.$   $73^{\circ} 46' (30'') W.$  er permanent nedlagt.
- VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.
1713. Venezuela. Cabo Blanco Fyr forandret.  
(N. f. S. Nr. 28/2627. Berlin 1934.)  
*Cabo Blanco* hvide Gruppe-Blinkfyr paa c.  $10^{\circ} 37' N.$   $66^{\circ} 59' W.$  er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver  $10^s$ , Blink  $2^s$ , Mærke  $8^s$ .
1714. Venezuela. Punta Maspá Fyr forandret.  
(N. f. S. Nr. 28/2628. Berlin 1934.)  
*Punta Maspá* hvide Gruppe-Blinkfyr paa c.  $10^{\circ} 38' N.$   $66^{\circ} 16' W.$  er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver  $10^s$ , Blink  $1^s$ , Mærke  $9^s$ .
1715. Venezuela. Paria Bugt. Guiria Anduvning. Lystønde udlagt.  
(N. t. M. Nr. 26/1624. Washington 1934.)  
En rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver  $3^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mærke  $2,7^s$ , er udlagt paa  $10^{\circ} 33' 48'' N.$   $62^{\circ} 16' 33'' W.$
1716. Cuba. Cruz del Padre Cay. Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 1112. London 1934.)  
*Cruz del Padre Cay* Fyr paa c.  $23^{\circ} 18' N.$   $80^{\circ} 54' W.$  er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver  $7\frac{1}{2}^s$ . Synsvidde: 12 Sm.
1717. Porto Rico. San Juan. Morro Castle Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 1061. London 1934.)  
*Morro Castle* Fyr paa c.  $18^{\circ} 28' N.$   $66^{\circ} 07' W.$  er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver  $10^s$ . Synsvidde: 19 Sm.
1718. Jamaica. The Caymans. Cayman Brac Fyr nedlagt.  
(N. t. M. Nr. 1074. London 1934.)  
*Cayman Brac* hvide, faste Fyr paa c.  $19^{\circ} 44' N.$   $79^{\circ} 50' W.$ , ved *Stakes* Bugt, er permanent nedlagt.
1719. Argentina. Colonia Red. Arrecife Beaumanoir. Tønde inddraget.  
(N. t. M. Nr. 1069. London 1934.)  
Den grønne Tønde paa c.  $34^{\circ} 28' S.$   $57^{\circ} 55' W.$  er permanent inddraget.
1720. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Cape San Martin. Fyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 25/1572. Washington 1934.)  
Paa Yderenden af *Cape San Martin* er paa  $35^{\circ} 53' 15'' N.$   $121^{\circ} 27' 45'' W.$  tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $30^s$ , Blink  $2^s$ , Mærke  $28^s$ . Flammens Højde: 61 m. Fyret er ubevogtet.  
(E. f. S. Nr. 19/1077 1934.)

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

## 1721. (P). Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Isola Capraia. Capo Ferraione Fyr forandres.

(A. a. N. Nr. 135/305. Genua 1934.)

*Capo Ferraione* Fyr paa c. 43° 03' N. 9° 51' E. vil i Løbet af den nærmeste Tid blive forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 6<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 4<sup>s</sup>.

## 1722. Italien S.-Kyst. Punta Stilo Fyr forandret.

(A. a. N. Nr. 128/279. Genua 1934.)

*Punta Stilo* Fyr paa c. 38° 27' N. 16° 35' E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15<sup>s</sup>, Blink 1,5<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, Blink 1,5<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, Blink 1,5<sup>s</sup>, Mørke 6,5<sup>s</sup>. Iøvrigt uforandret.

## 1723. Ægæiske Hav. Tenedos. Kap Marmara. Fyr tændes.

(N. t. M. Nr. 1111. London 1934.)

Den 20. Juli d. A. tændes paa 39° 47' 22" N. 26° 03' 38" E. et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>. Flammens Højde: 58 m. Synsvidde: 10 Sm.

## 1724. Syrien. Latakia. Oplysning om Fyr.

(N. t. M. Nr. 1116. London 1934.)

Flammens Højde i *El Buri* Fyr paa c. 35° 31' N. 35° 45' E. er 17 m. Synsvidden er 13 Sm.

## IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

## 1725. Persiske Bugt. Al Adan. Fasht al Kash. Grund.

(N. t. M. Nr. 1117. London 1934.)

En Grund, der er tør ved Lavvande, rapporteres at ligge paa 27° 39' (30") N. 49° 21' (15") E.

## 1726. Persiske Bugt. Bahrein Havn. Vrag findes ikke. Skær.

(N. t. M. Nr. 958. London 1934.)

1. Vraget, der er angivet at ligge paa c. 26° 17' N. 50° 33' E., c. 2 Sm 344° fra *Ras Zarwan* Fyr, findes ikke.2. Et Skær med under 1,8 m Vand ligger paa 26° 23' 09" N. 50° 35' 21" E., c. 8,2 Sm 11° fra *Ras Zarwan* Fyr.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

## 1727. Danmark. Mariager Fjord. Hadsund Jernbanebro. Ændringer i Reglement for Gennemsejling.

Under 13. Juli d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder foretaget følgende Ændring i Reglement af 23. Maj 1930 for Broen over *Mariager Fjord* ved *Hadsund*:

Signalbestemmelserne i § 7, Stk. 2, ændres til: O m D a g e n : Det internationale Signalflag N (eller i Mangel heraf Nationalflaget) hejst paa halv Fortop og en lang og en kort Tone (— —) med Dampfløjte eller Taagehorn.

O m N a t t e n : Et hvidt Lys for Boven og en lang og en kort Tone (— —) med Dampfløjte eller Taagehorn.

(E. f. S. Nr. 22/1131 1930. Danske Lods, Side 147. Havnelods, Side 70, Tillæg Nr. 2, Side 12.)

## 1728. Holland. IJmuiden. Radiopejlstation flyttet.

(B. a. Z. Nr. 156/1723. 's-Gravenhage 1934.)

*IJmuiden* Radiopejlstation er flyttet til 52° 27' 55" N. 4° 35' 17" E.

(Kort Nr. 264.)



# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

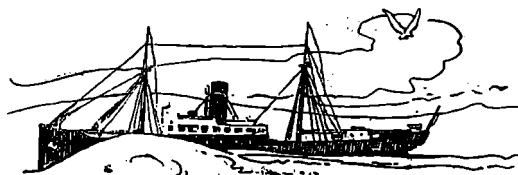


Forsikrings-Aktieselskabet  
**"SKANDINAVIA"**

Stiftet 1899  
Aktiekapital 10 Millioner Kroner

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGER  
samt  
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

KONGENS NYTORV 6 · KØBENHAVN K.  
Telefon 9316 Telgr. Adr. Reassurance



**FUEL & DIESEL  
OIL**

BUNKERSTATION I  
FRIHAVNEN  
Kapacitet: 450 Tons pr. Time.

St. Annæ Plads 5. København K.  
TELEFON: 5455 — TELEGRAM-ADR.: UNITEDOIL



DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI



*Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using*

**O**wners' &  
**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

**Price 13/-** postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
33, Amaliegade, Copenhagen.

AKTIESELSKABET  
**MARITIME AGENCY**

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Tel.: Central 1504 & 14450 Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35  
KØBENHAVN K



REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTRER

**BUNKERKUL**

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN



KONTRAHENTER FOR  
**STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS**

**DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/s**

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION  
KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING  
AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28  
Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.  
Telegram-Adresse: PACAO

AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefoner: 40 - 91 &amp; 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftene»

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde.  
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.  
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

**SEND DERES GAVE  
PR. TELEGRAM**

Enhver Ordre, Telegram eller Brev-Gave,  
kan indtelefoneres til vort Kontor.

CENTRAL 13578

**GAVE-TELEGRAM A/s**

prompte og samvittighedsfuld Betjening  
AMALIEGADE 33 K.

**MARIUS NIELSEN & SØN**

Edsv. Skibsmæglere &amp; Dampskibsrederi

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT  
BEFRAGTNINGSFORRETNING

Tel.-Adr.: »Mariusens»  
Statstelefon 196

Kalvebod Brygge 4  
København V.

**IVER C. WEILBACH & CO**

SØLVER &amp; SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Telegr.:

Grundlagt 1744

Compasweilbach



Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

**CHR. MØLLER A/s**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER  
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING  
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

**ARBEJDSGIVERE  
OG FUNKTIONÆRER**

er lige interesserede i Indførelsen af  
en betryggende forsikringsmæssig Pen-  
sionsordning for Personalet.

Indhent Oplysninger og Tilbud fra

**PENSIONS-FORSIKRINGS-ANSTALTEN  
AKTIESELSKAB**

(Oprettet af danske Erhvervsorganisationer)

VESTRE BOULEVARD 38 · KØBENHAVN V · TLF.: C. 7809

**VINKE & CO.**AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM  
ANTWERP

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Coder: Scotts, Watkins, Bentleys.

DAMPSKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 &amp; 4248 - Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

**SCANDINAVIAN COAL BUYERS****IN A NUTSHELL**

GUIDE TO SCANDINAVIAN COAL IMPORTERS,  
COAL AGENTS AND SHIPOWNERS

Price, 10/-, post free.

SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE

(The International Weekly)

33, Amaliegade

Copenhagen, Denmark

FOREIGN BUNKERING

TOWAGE

STEVEDORING

PROVISION-

AGENTS

**DANISH MARITIME SERVICE**

TELEGRAMS:  
"AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

**COPENHAGEN**

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 30

FREDAG 27. JULI 1934

41. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1934

Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleumsselskab A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegraf-selskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lercher  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phønix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugsererselskaber.

## FRA UGE TIL UGE

Af Axel Gerfalk.

### VOR OVERSKUDSBEFOLKNING

Der er blevet stille om Spørgsmaalet om en organiseret Udvandring af den danske Befolknings Overskud. Hvis et saadant Overskud eksisterer? Der er jo dem, der paastaar, at Danmark kan brødføde mange flere Mennesker end de halvfjerde Million, der lever paa dansk Jord. At en Mængde Danskere i Aarenes Løb, inden Inportforbud ogsaa ramte Mennesker, rejste ud og blev borte, er i og for sig ikke Bevis for, at der ikke var Plads til dem derhjemme. Men i enhver livskraftig Nation eksisterer der en vis Procentdel af Befolkningen, og saa langt fra den ringeste, der føler Trangen i sig til Eventyret i det fremmede, og som ejer den hellige Tro paa, at der ude i Verden ligger større Muligheder og venter netop paa dem. Nogle af dem fandt hvad de søgte; andre, de fleste, de allerfleste, sled sig bare hvide under fremmed Aag, mistede meget og vandt intet ud over et kummerligt Udkomme. Selv mellem dem, der har spinket og sparet sammen til deres Livs allerstørste Oplevelse: Pilgrimsrejsen til det gamle Land og Besøget i Rebild Parken, er Hovedparten præget af umenneskeligt Slid og Slæb, der saa sandelig ikke har adlet eller forskønnet disse brave danske Ansigter. Aldrig vilde de indrømme Rigtigheden af denne Betragtning — og Gud velsigne dem for det — men det er alligevel Livets Skuffelser, der hægede deres Ansigter saa ubarmhjertigt.

Den Procentdel af en Nation, der egner sig til Udvandring, er ikke stor, og Spørgsmaalet er, om netop denne Procentdel er egnet til organiseret, kolonimæssig Udvandring — Vandrefalke jager alene! Man maa nemlig ikke forveksle denne Procentdel med den meget større, der nok kunde tænke sig at prøve Udvandring paa denne Maade; den Type skal blive hjemme, den kan slet ikke klare sig ude; det er Spild af Tid og Penge at ofre noget paa den.

*Dansk Søfarts Tidende* har tidligere offentliggjort Udtalelser fra Argentina om Indvandring til dette Land, der byder store Fremtidsmuligheder for dygtige Mennesker med gode Sprogkundskaber og Kapital. For andre var Forholdene langtfra gode; de engelske Kolonister derude havde det rigtigt daarligt, og det blev daarligere. Nu bringer det samme Blad — det ansete *Times of Argentina* — en Artikel om at oprette en »Koloni af erfarne danske Landmænd i Argentina«. Den argentinske Regering, hævder Bladet, stiller sig velvilligt til en saadan Tanke, men der er den Vanskelighed, at Regerings-Jord til Disposition for en saadan Kolonisering ligger for langt fra Byerne og fra Transportvejene. Men efter Raadslagning med Gouvernementsledelsen af Provinzen Buenos Ayres, har man besluttet at tage Spørgsmaalet op om Irrigation af en Landstrækning beliggende ved Rio Negro i Patagones og strækkende sig ind i Provinzen Buenos Ayres. Denne Strækning drejer sig om 330,000 Hektarer. Man har tidligere foreslaaet Irrigation paa dette Sted, men Planen blev ikke til noget. Regeringen i Argentina er af den Opfattelse,

at dette Territorium vilde særligt være egnet for gruppevis Kolonisering af Danskere, saa længe disse ikke straks kom derud i for stort et Antal. Man regner med, at Irrigationen vil koste \$45,000,000, men saa snart denne er gennemført, vil Landets Værdi blive meget høj. Det er sandsynligt, udtaler Bladet, at de første Danskere, der kommer hertil, vil blive ansat ved selve Irrigationsarbejdet, og at det irrigerede Land vil blive solgt til de senere ankomne Familier til noget over Omkostningerne ved dette Kæmpearbejde og paa lette Afbetalingsvilkår.

Bladet skriver yderligere, at fra dette Lands (Argentinas) Synspunkt maa Danskeren være den ideale Emigrant. Vi trænger til øvede Farmere og Mejerfolk. Og der er nok af Land for dem. Erfaringerne med Rio Negros Irrigation og andre lignende i dette Land har været lykkelige. Store Strækninger af Land er blevet omdannet fra Ørkener til pragtfulde Farme. Irrigation skabte Mendoza, Argentinas Have-Province. Rio Negro Distriktet er blevet Sydens Frugthave, og noget af Sydamerikas fineste Frugt kommer fra dette Distrikt. Danskerne er netop den Slags Folk, som vil tjene Penge i Argentina og for Argentina. De vilde snart lave denne Landstrækning til en af Republikens mest produktive, vel at mærke naar den bliver ordentlig irrigeret. Det vil selvfølgelig koste mange Penge, men de vilde komme hurtigt ind igen. Andre Steder staar saadant Land i en Pris af \$ 1,000 pr. Hektar. Selve Irrigationen skulde ikke koste mere end \$150 pr. Hektar. Dette vilde ogsaa hjælpe imod Arbejdsløsheden i vort eget Land. Vi haaber derfor, at denne Plan vil blive bragt til Udførelse uden Tøven. Tilførslen af dansk Blod i vor nationale *melting pot* vilde være af stor Fordel, rent bortset fra det gode Eksempel paa moderne Landbrug, som disse Nybyggere vilde give Gennemsnitsfarmeren i disse Provinser.

Saa vidt det argentinske Blad, hvis Betragtninger i det store og hele er sunde. De forudsætter blot, at de danske Emigranter kommer med Penge, og billig bliver Jordan heller ikke. Det er en Forretning, hvor der er Fordel til begge Sider, men i dette Tilfælde dog mest og først til Argentina. Men hvor skal Pengene komme fra, og hvorledes skal de blive tilbagebetalt, naar de danske Nybyggere maa binde sig til at købe Jordan paa Afbetaling? De kan sikkert ikke i de første Aaringer betale af til begge Sider. Med Hensyn til Klima er dette sikkert ideelt for danske Nybyggere — Distriktet ligger jo ikke saa forfærdelig langt fra Tandil, det saakaldte »danske Paradis« i Argentina, dog noget sydligere og altsaa lidt køligere, hvad der kun er en Tiltrækning.

Men hvorfor sende vore dygtige unge Mænd og Kvinder til et Land, hvis Befolkning racemæssig er saa forskellig fra vor? Hvorfor ikke udnytte den meget ledige Jord i Broderlandet Island, hvor Danske har samme Rettigheder som Islændinge, og hvor der er Plads til flere Hundrede Tusinde Mennesker? Frankrig tørster efter sund Ungdom til at holde det franske Landbrug vedlige og til at forny det; dér er Plads til Masser af Mennesker, og Frankrig var i alt Fald for nogle Aar siden ivrig efter at faa dansk Blod i dets *melting pot* — har vi forspildt den Chance?

## SØMANDSSTREJKENS EFTERSLET

Den er faldet nogle Domme i den senere Tid, og nogle af de forbryderiske Elementer, der spillede Hovedroller i den ulovlige Sømandsstrejke i Foraaret, har faaet kortere eller længere Ophold i Fængsel. Der vil falde flere Domme af denne Art i den allernærmeste Tid, og det er godt det samme.

Desværre er det ikke lykkedes Politiet at faa fat i de udenlandske kommunistiske Forbrydere, der

iscenesatte den Gadens Terror, der fulgte med den ulovlige Strejke. Det var heller ikke de hjemlige Kommuniste, der havde iscenesat Strejkevagt-Systemet. Ogsaa det var noget helt nyt herhjemme. Der var militær Applomb over Afløsningerne af Vagterne, og en hel Vedet-Kæde holdt Hovedkvarteret i nøje Kontakt med Strejkevagterne, der som Følge heraf i Løbet af faa Minutter kunde tredobles og fra Vagter omskabes til Stormtropper. Hele denne Omorganisering var saa direkte kopieret over de Metoder, der blev benyttet af Kommunisterne ved de blodige Sammenstød i Hamburg og andre tyske Byer med Nazi-folkene. Det er Metoder udarbejdet af de kommunistiske Strateger i Moskva og gennemført i Tyskland og Holland og andre Steder af dertil trænedes tyske Kommuniste, Folk som Siebert, Miller, Kuhlmann-Vogel, disse saakaldte politiske Flygtninge, som paa falske Pas oversvømmer København, og som det desværre lader til, at Politiet har Vanskelighed ved at faa kæmmet ud, fordi de dækkes og huses af medskyldige og af godtroende Fæhoveder.

## RUSSISKE HAVNEFORHOLD

De russiske Myndigheder bestræber sig for at gennemføre saa mange Reforme som muligt indenfor deres Skibsfart og Havnevæsen. De er lydøre for andres Kritik, og ser ikke gennem Fingre med Fejl, der skyldes Ulydighed, Dovenskab eller Upaalidelighed, som i Retssalens Atmosfære grumme let bliver til Sabotage. Det er ikke behagelige Repri- mander, som uddeles til Havneledere ved de forskellige Kongresser af de ledende Førere, og alligevel svigter Apparatet Gang paa Gang, fordi det russiske Menneskemateriale vel er redbon, men saa saare skrøbeligt.

I Leningrad er der i de senere Aar indført mange udmærkede Reforme, og Havnen er ogsaa blevet udstyret med ikke saa faa Kraner og andre maskinelle Hjælpemidler. Alligevel bryder Ekspeditionsforholdene til Tider sammen. I Øjeblikket kniber det forfærdeligt med at faa Træskibene lastet. Først og fremmest, fordi der aldrig nogensinde har været saa mange Trælastskibe i Leningrads Havn, men ogsaa fordi saa mange af Havnearbejderne har forladt Leningrad og er gaaet paa Høstarbejde paa Landet. De er saa delvis blevet erstattet af ganske uerfarne Folk og af Kvinder, og Resultatet er blevet Tonnageophobning. Havnemyndighederne gør deres bedste for at forhindre deres Arbejdere i at gaa paa Høstarbejde, men den sidste Form for Arbejde betragtes af Havnearbejderne som en dejlig Sommerferie, de ikke vil berøves.

## TANKER POOL'ENS SUKCES

Scandinavian Shipping Gazette's engelske Fragtmedarbejder bringer i Bladets sidste Nummer nogle interessante Oplysninger, der viser, hvor stærkt Tank-Fragterne er steget siden Tanker Pool'ens Oprettelse. Andetsteds i samme Blad omtales den bitre Kritik, der fra forskellig, og navnlig engelsk, Side fremsættes imod denne Sammenslutning. Sukcesen benægtes ikke, men de Herrer Kritikere mener, at den er dyrekøbt, fordi Oplægningssystemet holder Liv i en hel Del Skibe, der i Virkeligheden burde hugges op. Hvorved ogsaa Skibsbygningsindustrien skades.

Bag den offentliggjorte Kritik ligger der en daarlig skjult Utilfredshed med, at forholdsvis nye Lande i Tankskibsfarten, deriblandt Norge — som har tredive Tankskibe oplagt — opretholdes paa Basis af *status quo* som Tankskibslande. Hertil bemærker Scandinavian Shipping Gazette, at man kan ikke skrue Udviklingen tilbage til de »gode gamle Tider«, til Dagene før Krigen, hvor denne specielle Fart var monopoliseret af to Lande. Det er i Dag vi lever.

## SØFYRBØDERNES FORMAND UNDER TILTALE

Kriminalpolitiet har rejst Sigtelse mod Formanden for Søfyrbødernes Forbund Georg Hegner for Skyldnersvig og falsk Forklaring for Skifteretten.

Til Grund for Sigtelsen ligger Formandens Forklaring for Dommer Sinding i Januar Maaned gaaende ud paa, at Forbundet var insolvent, idet man kort før Strejken havde laant en tysk Broderorganisation 30,000 Kr. og saaledes ikke kunde dække den Bod paa 20,000 Kr., som var idømt Forbundet.

Paa Foranledning af Arbejdsgiverforeningen blev Forbundet taget under Konkursbehandling. Kort efter gav Formanden paany Møde i Retten og tilbød alligevel at dække Boden, idet man nu var kommet i Besiddelse af Kapital og samtidig ønskede han Konkursen hævet. Imidlertid var der fra en Kurator i Boet fremsat Krav om politimæssig Undersøgelse om Omstændighederne ved Konkursen, og de to Sigtelser, der nu er rejst, er Konsekvenserne af denne Undersøgelse.

Hegner mødte i Tirsdags i Byretten hos Dommer Bardenfleth, sigtet for Svig og falsk Forklaring for Skifteretten.

Som Anklager mødte Politadvokat Arthur Ander-

sen, og som Forsvarer Overretssagfører Wreschner. Efter at Hegner havde erklæret sig uskyldig i de rejste Sigtelser, blev Kasserer Søren Nielsen afhørt som Vidne. Han forklarede, at de 20,000 Kr., som er blevet udbetalt Arbejdsgiverforeningen, i sidste Instans stammer fra et Støttefond, hvis Midler kan overgaa til Arbejdsløskassen, men som man ellers ønsker at kunne disponere frit over uden Arbejdsdirektoratets Kontrol.

Politadvokaten oplyste, at der fra Tyskland er skaffet Oplysning om de to Personer, Siebert og Müller, der skal have modtaget de 30,000 Kr. Politiet har Fotografier baade af deres Person og deres Underskrifter, og Skrifteksperten Vilh. Birch har erklæret, at den Kvittering, som Forbundet er i Besiddelse af, er et Falsum.

Der er ikke nogen, der har set de to Tyskere modtage Pengene og kvittere for dem. Politiet har faaet oplyst, at Siebert og Müller er tyske Kommuniste, der efter en Opstand i Midt-Tyskland er flygtet til Rusland, men som nu skal være i Amsterdam. De menes at have været i Danmark under Sømandstrejken og under falsk Navn.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBÆRETNING ★

*København, den 24. Juli 1934.*

Generalstriken paa Vestkysten fik en uventet brat Afslutning, men det vil nok tage en rum Tid, inden der atter kan regnes med helt ordnede Forhold. Imidlertid er Udviklingen i de fleste andre Markeder decideret bedre, og den indtraadte Hausse i Korn- og Foderstoffer hjælper til. Markeder som: ud- og hjemgaaende La Plata, Australien, delvis Østen og Kul til Middelhavet kan opvise nogle — efter Forholdene — helt pæne Resultater, og Markedsrapporterne staar mere i Optimismens Tegn end omvendt. Montreal, Nord-Amerika, Donau og Sortehavet giver ikke Skibsfarten mange Chancer, men ogsaa her tegner det bedre, selv om det ikke kan nytte at stille store Forhaabninger — foreløbig. Som nævnt har der været god Fremgang i Kul til Middelhavet; det er tilfredsstillende at kunne notere Rater som 8/6 til Alexandria, det højeste i næsten 4 Aar, og i Betragtning af at Raten tidligere paa Aaret var nede i 5/9, er det jo en ret betydelig Opgang. De daarlige hjemgaaende Markeder har selvfølgelig en stor Andel i denne Fremgang, men den bedre Fordeling af Tonnagen har ogsaa været af Betydning.

#### TRÆLASTMARKEDET

Lige for Øjeblikket kommer der ikke mange nye Order paa Markedet, hvorfor der noteres noget svagere Rater for de Laster, som udbydes. Imidlertid holdes ogsaa Tonnagen tilbage, og efter al Sandsynlighed — ikke mindst i Betragtning af en fastere Tone i andre Markeder — kan der ventes en større Efterspørgsel inden altfor længe, og bedre Fragter. Fra Syd-Finland til London betales gennemgaaende 28/6 30/-, fra Mid-Sverige til London 31/- 32/-, og Piteå/London 35/-. Danzig/Gdynia-London noterer 26/6 27/- for meget store Størrelser, 29/- 31/- 5/600 Std. Raumo & Wasklot/Garston 43/-.

*Leningrad* har adskillige Laster D.B.B., Props, Korn, Salt etc., men der er intet særligt i noget af det.

670 Std. Wismar 31/-. 13/1,500 Fv. E.C.U.K. 32/-.

*Hvidehavet*: ret smaat med Laster og følgelig smaa Noteringer.

#### KUL, KOKS etc.

Disse Markeder arbejder meget trægt; de opnaeilige Rater skuffer meget, og mange Skibe returnerer i Ballast.

Hull/Vejle 1800 t. Koks 6/3, Tyne/Kbhvn. 1,900 t. Koks 6/-, Methil/Kbhvn. 1,750 t. Kul 4/3, Forth/Korsør 2,300 t. 4/3, Horsens 2,300 t. 4/-, Tyne/Mariager 2,000 t. 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Cardiff/Kbhvn. 2,800 t. 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 1,500 t. Losning, 4/- 1,000 t. Losning, Cardiff/Helsingør 2,450 t. 4/6,400 Losning. Danzig/Gdynia/god dansk Havn 3/3,800 t. ca. 3/9, Dublin 3,250 t. 5/-.

#### MIDDELHAVET etc.

Udgaaende: meget fast med nogle helt opmuntrende Slutninger som: Newport/Alexandria 7,000 t. 8/6, Cardiff/Vest Italien 7/-, Marseille 7/6 5,500 t., Tyne/Venedig 8/3 6,500 t., Marseille 8/9 2,000 t., Vest Italien 7/3 og 7/6 6/7,000 t., Cannes 10/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 1,700 t., Catania 9/3 2,400 t., St. Vincent 7/6 3,000 t. Rotterdam/V. Italien noteres i 7/- 7/3 4/6,000 t., Sicilien 8/3 3/4,000 t.

*Hjemgaaende*: Donau er endnu ikke kommet igang, og fra Sortehavet er kun sluttet en enkelt Ladning til A/Hamburg 9/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Norge 10/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Basis heavy grain. Sortehavet/Shanghi-Dalny noteres lidt højere ca. 14/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 6d. mere for Vladivostock; Jordnødder Saloum/Kontinentet 23/- Basis, pr. August. Erts, Fosfat og andet ligger uforandret.

#### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Vestgaaende Ladninger er »few and far between« med helt uforandrede Fragtater.

Montreal har noget mere Efterspørgsel, men 1/3 å 1/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> U.K., og Churchill/A-R'dam 2/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> å 2/9 skal ikke virke fristende. I de nordamerikanske Markeder udbydes til Stadighed en Mængde Skrabjernlaster, noget Bomuld til Japan ca. 27 c. og til Liverpool ogsaa 27 c. Sukker San Domingo/U.K. 12/-, Marseille 13/- 8,100 t. Aug. Kul Hampton Roads/V. Italien 8/9( Rio 963 9/6.

*Pacific*. Naar normale Tilstande igen kommer til at raade, maa der blive meget at gøre — baade til Europa og Østen.

#### SYD-AMERIKA

Kulnoteringerne ligger decideret fastere, men foreløbig er 9/3 Wales/B. Aires, 9/- Montevideo, 10/6 10/9 Rosario, 9/9 Pernambuco det højeste. Kornbefragtingen fortsætter i ganske stor Skala, baade for

## STORBRITANIENS KULHANDEL I DET SIDSTE HALVE AAR

### UBETYDELIG BEDRING SOM FØLGE AF HANDELSTRAKTATERNE

I store Træk afviger den britiske Kuleksporthandelens Kaar i det forløbne halve Aar ikke stort fra forrige Aars. Der har været de samme Handelsrestriktioner gældende hos Hovedparten af Storbritanniens vigtigste Kunder. I de skandinaviske og baltiske Lande har der fundet en kontinuerlig Ekspansion af Kulhandelen Sted som Følge af Handelstraktaterne med disse Lande. Der har ogsaa været en god, men dog ikke imponerende stor Handel med Kanada, ligesom Handelen med Vestindien Sydamerika er blevet opretholdt paa det hidtidige Niveau. Derimod har der været en ringe generel Nedgang i Handelen med Vest- og Sydeuropa som Følge af den skarpe polske Konkurrence. Det vigtigste Faktum, man kan udlede af Tallene for det sidste halve Aar, er, at, takket være de nye Handelstraktater, er det lykkedes Storbritannien at bibeholde, ja endog i ringe Grad forøge Omfanget af sin Kulhandel, en Handel, som, hvis disse Traktater ikke var kommet i Stand, maatte være blevet reduceret, selv i Forhold til den ringe Omsætning i 1933.

Paa den anden Side har der været stærk Fremgang for den indenlandske Kulhandel. Den stærke Genopblomstring af Jern- og Staalindustrien har ført til en forøget Efterspørgsel efter Koks, hvoraf Produktionen er blevet væsentlig forhøjet, ligesom den voksende Aktivitet indenfor Fabriksindustrierne har medført en større Efterspørgsel efter en lang Række Brændselsstoffer til Brug for Industrien.

Som Følge af denne Udvikling har Kuludvindingen fra Mineskakterne vist en stadig opadgaaende Tendens, og Beskæftigelsesgraden er steget betydeligt, i Særdeleshed i the Midlands, langs Nordøstkysten og i Skotland, men i det sydlige Wales lader Beskæftigelsesforholdene endnu meget tilbage at ønske.

#### Kvotaerne og Minimumspriserne.

Hidtil har der ikke fundet nogen Ændringer Sted i Kvotasystemet for Kulproduktionen eller i de Minimumspriser, der gælder for de enkelte Distrikter, men Centralkomiteen for Kulminesammenslutningen er, efter at have faaet Bemyndigelse dertil af den britiske Regering, nu i Færd med at udarbejde en Plan, der skal have til Hensigt at adskille de indenlandske Kvoter fra Kvoterne til Eksport og til at tilvejebringe en bedre Tilpasning af Minimumspriserne for de enkelte Distrikter, hvilket man haaber vil faa den Virkning, at baade Kvoterne og Minimumspriserne bliver mere retfærdige og mere elastiske, end Tilfældet er i Øjeblikket.

Udsigterne for den britiske Kuleksport er blevet lysnet noget ved Afslutningen af den engelsk-lithauiske Handelstraktat, hvori Lithauen har forpligtet sig til at importere ikke mindre end 80 pCt. af sit Kulbehov, svarende til ca. 178,000 Tons aarligt, fra Storbritannien. Et andet Lyspunkt er Aftalen med Frankrig om, at Frankrig skal aftage yderligere 40,000 Tons walisisk Kul om Maanedens mod, at England til Gengæld indfører 20,000 Tons fransk Grubetømmer. Der er ligeledes blevet underskrevet en Handelstraktat med Letland, som man venter ogsaa vil forøge den britiske Kuleksport. Ja, det er indlysende, at disse Handelstraktater er den eneste Maade, hvorpaa Storbritannien kan forøge sin Kuleksport, og derfor maa Landet ogsaa i endnu større Grad komme ind paa disse "quid pro quo-traktater," hvori de forskellige Lande forpligter sig til at aftage britiske Eksportvarer til Gengæld for den værdifulde Import, Storbritannien aftager fra vedkommende Lande. Der er nemlig ingen Tegn paa, at de vigtigste europæiske Lande er tilbøjelig til at forøge deres Kulimport, uden at der vises dem nogen Gengæld i de britiske

Markeder, selvom man har ganske enkelte Eksempler paa, at Importen af britisk Kul er blevet forøget ohne weiter.

Følgende Tabel viser den britiske Kuleksport i det forløbne halve Aar, Maaned for Maaned samt sammenlignet med Tallene for 1933 og 1932:

	Kuleksporten		
	Iste Halvdel af 1934 Tons	Iste Halvdel af 1933 Tons	Iste Halvdel af 1932 Tons
Januar .....	3,010,741	3,217,275	3,313,073
Februar .....	3,359,187	2,925,021	3,232,959
Marts .....	2,942,686	3,296,238	2,925,779
April .....	2,930,765	2,753,352	3,621,853
Maj .....	3,647,793	3,670,455	3,299,134
Juni .....	3,556,534	3,097,108	3,430,433
Ialt....	19,447,840	18,959,449	19,823,231

#### Fortjeneste og Tab indenfor Eksporten

Følgende Tabel viser de Lande, hvortil den britiske Kuleksport er blevet forøget. Blandt de nævnte Lande vil man finde følgende Lande, som har sluttet Handelstraktat med Storbritannien: Finland, Sverige, Norge, Danmark og Argentina.

	1934	1933
Finland .....	260,056	186,834
Sverige .....	1,029,511	740,944
Norge .....	741,595	499,751
Danmark .....	1,488,404	1,247,905
Tyskland .....	1,435,113	1,026,668
Svejts .....	107,313	65,212
Portugal .....	552,546	513,377
Spanien .....	608,576	555,261
Grækenland .....	83,472	57,174
Ægypten .....	719,789	633,943
Brazilien .....	370,833	361,403
Uruguay .....	153,807	130,510
Argentina .....	948,224	939,910
Franske Kanaløer .....	148,862	135,018
Gibraltar .....	225,838	134,880
Malta .....	38,954	35,319
Spanske Havne i Nordafrika	87,638	67,493

Den næste Tabel viser de Lande, hvortil Storbritanniens Kuleksport er gaaet ned i Sammenligning med 1933.

	1934	1933
Irse Fristat .....	520,302	663,881
Island .....	68,615	71,164
Belgien .....	524,681	734,956
Frankrig .....	3,990,407	4,407,825
Kanariske Øer .....	106,117	138,994
Italien .....	2,254,042	2,461,697
Tunis .....	59,477	80,080
Algier .....	539,202	549,076
Fransk Vestafrika .....	33,967	48,475
Portugisisk Vestafrika .....	25,275	33,431
United States .....	83,130	119,024
Kanada .....	677,899	684,144
Andre britiske Kronlande ..	209,624	260,050
Andre fremmede Lande ....	440,303	494,655

#### Fremgangen for britiske Koks

Koks, opfattet som Modsætning til Kul, har foruden den førømtalte meget livlige indenlandske Efterspørgsel, ogsaa haft Fremgang paa Eksportområdet, hvilket fremgaar af følgende Tabel. Som man ser ved at sammenligne Tallene med Tallene for 1933, gælder Fremgangen desværre ikke for Brændselsstoffer, fabrikeret af Koks.

	1934	1933
Gas Coke .....	331,490	336,326
Patent Oven Coke .....	604,443	584,595
Manufactured Fuel .....	220,581	414,489

### Kul- og Oljebunkers

Omsætningen af Bunkerkul i britiske Havne har i den senere Tid vist en ganske ringe Fremgang som Følge af en ubetydelig Forbedring af Skibsfartens Kaar, men Omsætningen i det forløbne halve Aar ligger stadig under Omsætningen i 1932 og 1931. De Bunkerkul, der blev leveret til de Skibe, der gik i

den oversøiske Handel, beløb sig i første Halvdel af 1934 til 6,710,509 tons mod 6,547,433 tons i tilsvarende Del af 1933.

I skarp Modsætning til Kullet næsten stationære Stilling som Bunkermateriale, har der fundet en betydelig Udvidelse Sted i Omsætningen af Bunkerolje, hvilket viser, dels at de motor-drevne Skibe har en større Bevægelighed, dels at der er en generel Tendens til Stede til at erstatte Kul med Olje som Brændselsmateriale. Oljemængden leveret til Skibe med fremmed Havn som Destination beløb sig i første Halvdel af 1934 til 169,085,000 gallons og i tilsvarende Tidsrum af 1933 til 99,263,000 gallons.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Nye Bro-Signaler for Københavns Havn

Om kort Tid vil Passagesignalerne ved Knippelsbro og Langebro blive ændret. De hidtidige Dag-Signaler, bestaaende af 1—2 eller 3 Kugler, forsvinder og i Stedet for indføres kraftige røde Lyssignaler, gældende for hele Døgnet.

I Lodsforeningens Medlemsblad præsenteres Signalerne saaledes:

I. Stadig Blinken af 1 rødt Lys.

Signalet betyder, at Passagen ikke er fri eller ikke kan finde Sted.

II. 2 faste røde Lys.

Signalet betyder, at et nordfra kommende Skib kan passere, medens syd fra kommende Skibe skal stoppe.

III. 3 faste røde Lys.

Signalet betyder, at et syd fra kommende Skib kan passere, medens nord fra kommende Skibe skal stoppe.

IV. 2 faste røde Lys og 3 faste røde Lys samtidig paa hver Side Masten.

Signalet betyder, at Broen holdes aaben for saavel nord fra som syd fra kommende Skibe, som kan passere Broaabningen samtidigt paa eget Ansvar.

V. 2 faste røde Lys og samtidig stadig Blinken fra 3 røde Lys.

Signalet betyder, at et nord fra kommende Skib kan passere, medens syd fra kommende Skibe skal vente, men kan passere inden for samme Broaabning, naar det eller de nord fra kommende Skibe har passeret Broen. Passagen syd fra maa dog først finde Sted, naar Signal Nr. 3 (3 faste røde Lys) vises.

VI. 3 faste røde Lys og samtidig stadig Blinken fra 2 røde Lys.

Signalet betyder, at syd fra kommende Skibe kan passere, medens nord fra kommende Skib skal vente, men kan passere inden for samme Broaabning, naar det eller de syd fra kommende Skibe har passeret Broen. Passagen nord fra maa dog først finde Sted, naar Signal Nr. 2 (2 faste røde Lys) vises.

De nye Signaler er endnu ikke officielt bekendtgjort, ligesom der endnu intet er fastsat om Tidspunktet for deres Ikrafttræden.

### Nedgang i de tyske Oplægninger

En Opgørelse, den tyske Skibsrederforening har foretaget, viser, at der pr. 1. Juli i tyske Havne var oplagt 62 af Landets Skibe med en samlet Tonnage paa 266,168 Tons. Den 1. Juni var de tilsvarende Tal 68 og 273,674.

33 af Oplægningerne ligger i Hamborg-Altona — sammenlignet med 36 den 1. Juni — og 7 i Stettin — svarende til 8 den 1. Juni. Resten af Oplæggerne fordeles paa forskellige Havne.

### Fragtratetallet for Juni 1934

Januar—Marts 1925 gsntl..... 100.0

Juni 1933.....	98.5	Januar 1934.....	99.7
Juli — .....	98.2	Februar — .....	99.3
August — .....	99.2	Marts — .....	97.5
September — .....	98.6	April — .....	97.0
Oktober — .....	99.3	Maj — .....	96.6
November — .....	98.3	Juni — .....	97.7
December — .....	98.9		

Fragtratetallet steg fra 96.6 i Maj til 97.7 i Juni.

Denne Stigning er dels foraarsaget af en lille Opgang i Dollarkursen, dels af smaa Stigninger i en stor Del af de noterede Rater.

Paa Grundlag af Dansk Dampskibsrederiforenings Oplægningsstatistik i Forbindelse med supplerende Oplysninger anføres nedenstaaende Oversigt, der omfatter samtlige Damp- og Motorskibe i den danske Handelsflaade.

### Oplagte danske Damp- og Motorskibe ved Maanedens Begyndelse

		Antal Skibe	Brutto Reg. T.	Tons Dædv.
Juli 1933.....		50	127,000	185,000
August — .....		41	99,000	138,000
September — .....		38	86,000	117,000
Oktober — .....		39	80,000	111,000
November — .....		40	81,000	115,000
December — .....		37	77,000	109,000
Januar 1934.....		36	73,000	102,000
Februar — .....		50	100,000	146,000
Marts — .....		50	99,000	145,000
April — .....		56	107,000	166,000
Maj — .....		52	96,000	149,000
Juni — .....		32	59,000	93,000
Juli — .....		22	41,000	62,000

Oplægningerne formindskedes i Juni Maaned med 18,000 Brutto Reg.-Tons.

### Generalstrejken i Esbjerg

Poul Thorvald Fabian, som var tiltalt for at have været Hovedmanden ved forskellige Demonstrationstog under Generalstrejken i Esbjerg i April Maaned, er af Retten i Esbjerg blevet idømt tre Maaneders Fængsel for Trusler mod Politiet. Han blev frifundet for Anklagen for at have ledet Demonstrationerne.

### Frihavn i Susak

Frihavnszonen i Susak's Havn er nu aabnet og tilgængelig. For jugoslavisk Skibsfart og Handel betyder dette en stor Vinding og er i det hele et Fremskridt for den internationale Søhandel, idet denne nu ikke længere er henvist til Havnen i Fiume, der har Frihavn, men paa jugoslavisk Territorium kan opnaa de samme store Fordele som en Frihavn byder.

### FRAGTBERETNINGEN FORTSAT FRA SIDR 349

prompt, September og Oktober, og Raterne gaar frem. Op til 18/- er betalt for 5,500 t. til U.K. A/R'dam. August Lastning, 17/3 5,600 t. Sept. og 16/6 6,800 t. Oktb.

B. Aires/p.p. U.K. A/R'dam 7,300 t. 15/- Aug./Sept. Rosario p.p. 9,000 t. 16/9 Juli/Aug., 17/6 5,700 t. Juli, 17/- 6,800 t. Aug. 16/6 6,500 t. Sept. Rosario/Antwerpen 6,500 t. 16/- Aug. 6,300 t. 15/6 Sept., 8,000 t. 15/9 Sept. Rosario/Norden 6,500 t. 19/- Aug. 5,500 t. 18/9 Sept.

Chile/Peru har ikke været repræsenteret i den sidste Uge.

### ØSTEN

Sydney/Europa 8,300 t. 22/9 bulk 25/9 bags. Vest Australien/Europa 6,900 t. 24/3 24/6. Syd Australien/Europa 7,400 t. 25/9.

Dalny 21/-, Saigon/Frankrig 24/6 Juli, 24/- 23/6 Aug./Sept.

### TIMECHARTER

Der er lidt mere Efterspørgsel paa alle Ledder.

Vest Indien: 3,000 t. \$1.10. 5,065 t. \$0.90. Trop: 7,000 t. del. New Foundland redel. U.K. Kont. 4/-, 4,000 t. del. Hampton Roads/redel. U.K. Kont. \$1.35. 5,350 t. del. Norfolk redel. U.K.Kont. \$0.85.

## POSITIONSLISTE PR. 24. JULI 1934

## A

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antw.-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, ank. London 22.7.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aarø*, Larsen, ank. Leningrad 22.7.  
 m.t. *Aase Mærsk*, afg. New York 10.7.  
 s.s. *Activ*, Lorenzen, ank. forv. Bordeaux 2.8.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Shanghai 23.7. til Hongkong.  
 s.s. *Agnete Mærsk*, afg. Kovda 3.7.  
 s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Kbhvn. 1.7. til B. Aires.  
 s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 m.s. *Alfa*, Christensen, ank. Leningrad 19.7.  
 s.s. *Algarve*, Lund, forventes afgaa Tunis 23.7. til Marseille.  
 m.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Kbhvn. 25.7.  
 s.s. *Alssund*, Nielsen, afg. Nevis 19.7. til Montreal.  
 s.s. *Amalienborg*, ank. London 18.7.  
 m.s. *Amerika*, Knudsen, ank. Los Angeles 23.7. udg.  
 m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Willemstad 10.7.  
 m.t. *Anna Mærsk*, ank. Norfolk 13.7.  
 m.s. *Annam*, Kragelund, pass. Bougainville 17.7. p. R. t. Moji.  
 m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, ank. forv. Kbhvn. 24.7.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, forv. afg. Odense 25-26.7. til Kalundborg og Nakskov.  
 s.s. *Arnold Mærsk*, ank. Kovda 8.7.  
 s.s. *Askø*, Kolster, afg. Marieberg 21.7. til Rouen.  
 m.s. *Asnæs*, Ankersen, afg. Strøby 19.7. til Hongkong.  
 m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Dairen 11.7.  
 s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Leningrad 17.7.  
 m.s. *Australien*, Rasmussen, ank. Yawata 14.7. udg.

## B

- s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Bellona*, Hansen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Benedikt*, Clausen, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro-Nykøbing F. Ruten.  
 m.t. *Bente Mærsk*, afg. Talara 5.7.  
 s.s. *Bergenhus*, Schmidt, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Betty*, ank. Umba 7.7.  
 s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Grangemouth 16.7.  
 s.s. *Bogø*, ank. Pernau 20.7.  
 m.s. *Boringia*, Væring, pass. Port Said 22.7. p. R. t. Genoa.  
 m.s. *Bornholm*, Petersen, ank. Montreal 23.7.  
 s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Bayonne 20.7. til London.  
 s.s. *Botnia*, Ekholdt, afg. Kbhvn. 21.7. till Thorshavn-Vestmannö og Reykjavik.  
 s.s. *Brasilien*, Aggerholm, forv. afg. B. Aires 23.7. til Santos hjemg.  
 m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Hangö 13.7.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Blyth 23.7.  
 s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Lissabon 20.7. til Kbhvn.  
 s.s. *Brosund*, Hansen, ank. Ørnsköldsvik 13.7.  
 s.s. *Brynhild*, Hejde, forv. afg. Manchester 24.7. til Liverpool.

## C

- m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, afg. Bahia 20.7. til Kbhvn.-Aarhus m. fl.  
 m.s. *Caroline*, Jørgensen, ank. Kalundborg 16.7.  
 m.t. *Caroline Mærsk*, pass. Gibraltar 29.7. p. R. t. Tampico.  
 m.s. *Chile*, Hansen, afg. Pukow 22.7. p. R. t. Kobe.  
 m.s. *Christian Holm*, Madsen, pass. Mona Pass 22.7. p. R. t. Le Havre.  
 m.s. *Chastine Mærsk*, afg. Fetiye 6.7.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. New York 17.7. til Leixoes.  
 s.s. *Christiansborg*, ank. Montreal 18.7.  
 s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Holm, ank. Danzig 21.7.  
 m.s. *Columbia*, Barfoed, pass. Cape Good Hope 22.7.  
 s.s. *Cornelia Mærsk*, afg. Archangel 10.7.

## D

- s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, Kbhvn.-London Ruten.  
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Singapore 21.7. til Manila.  
 m.t. *Danmark*, Bjark, afg. Stockholm 23.7. til Helsingborg.  
 s.s. *Delaware*, Christensen, forv. afg. Philadelphia 23.7. til Trenton N. J.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Douro*, Kann, i Dok Helsingør.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Kbhvn. 22.7. til Thorshavn-Vestmannö-Reykjavik.  
 s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## E

- s.s. *Ebro*, i Dok Helsingør.  
 s.s. *Ejfte Mærsk*, afg. Grimsby 18.7.

- s.s. *Egholm*, Brocks, forv. afg. Messina til Catania-Porto Empedocle.  
 s.s. *Ellensborg*, ank. Nykøbing F. 21.7.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, ank. Liverpool 9.7.  
 s.s. *Elsborg*, pass. Kbhvn. 23.7.  
 s.s. *Emanuel*, Christensen, ank. Wisbech 23.7.  
 s.s. *Emilie Mærsk*, ank. Onega 5.7.  
 m.t. *Emma Mærsk*, rapp. 95 m Ø. for Landsend 27.6. til Aruba.  
 s.s. *Energi*, Jørgensen, ank. Leningrad 16.7.  
 m.s. *England* (D.F.D.S.), Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *England* (D.F.K.), Stengade, ank. forv. Rouen 26.7.  
 m.s. *Erria*, Topp, ank. Bangkok 22.7. udg.  
 s.s. *Erindring*, Jørgensen, afg. Odense 21.7. til Archangel.  
 m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Estland*, Poulsen, ank. Dunkirk 20.7.  
 m.s. *Europa*, Dahl, afg. Nørresundby 24.7. til Southampton.

## F

- s.s. *Falken*, Jønson, Kbhvn.-Nyborg-Rudkøbing-Svendborg Ruten.  
 s.s. *Fanø*, afg. Amsterdam 19.7. til Pernau.  
 s.s. *Fiona*, Kbhvn.-Nyborg-Rudkøbing-Svendborg Ruten.  
 m.s. *Fionia*, Christensen, afg. Malacca 24.7. til Port Swettenham.  
 s.s. *Flora*, afg. Esbjerg 24.7. til Antwerpen.  
 s.s. *Flynderborg*, ank. London 20.7.  
 s.s. *Fredensborg*, afg. Fineidet 20.7.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Frederiksborg*, ank. Grangemouth 18.7.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afgaar Kbhvn. 27.7. til Oslo-New York.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Brinch, forv. afg. New York 1.8. til Kbhvn.

## G

- s.s. *Garonne*, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Gautatyr*, Abrahamsen, ank. Danzig 22.7.  
 s.s. *Georgia*, Jarltoorp, ank. Hull 7.7.  
 m.s. *Gertrude Mærsk*, ank. New York 13.7.  
 s.s. *Gorm*, Bastholm, forv. afg. Gdynia 25.7. til Sharpness.  
 s.s. *Grønland*, Meinertz, ank. Brandåhamn 21.7.  
 s.s. *Gudrun Mærsk*, afg. Leningrad 14.7.  
 s.s. *Gunvor*, Mærsk, ank. Lissabon 11.7.

## H

- s.s. *H. P. Petersen*, Jensen, ank. Mesane 9.7.  
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. forv. Kalundborg 26.7.  
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Boston 18.7.  
 s.s. *Hans Mærsk*, ank. Kbhvn. 17.7.  
 s.s. *Harald*, Clemmensen, Ruten vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Hertha Mærsk*, ank. Kovda 10.7.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, Ruten vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.  
 s.s. *Hjortholm*, Blom, ank. Danzig 20.7.  
 s.s. *Hroar*, Pape, Kbhvn.-Hull Ruten.  
 s.s. *Hulda Mærsk*, afg. Mellosquay 10.7.

## I

- m.s. *India*, Kruse, afg. Los Angeles 19.7. til Panama Kanalen.  
 m.s. *Indien*, Broner, pass. Cape Wrath 22.7.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Leningrad 22.7.  
 s.s. *Inge Mærsk*, ank. Julianehaab 13.7.  
 m.s. *Irland*, Petersen, ank. Charleston 19.7.  
 s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.  
 s.s. *Ivar*, Clausen, ank. Sharpness 17.7.


## J

- s.s. *J. C. Jacobsen*, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
 s.s. *Jacob Mærsk*, afg. Filadelfia 6.7.  
 s.s. *Jan*, Jacobsen, pass. Skagen 22.7. p. R. t. Kiel.  
 m.t. *Jane Mærsk*, afg. Southampton 6.7.  
 m.s. *Java*, Skjoldam, afg. Aden 20.7. til Suez.  
 s.s. *Jessie Mærsk*, ank. Aalborg 12.7.  
 s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Ostende 13.7.  
 s.s. *Jolantha*, Hansen, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, pass. Skagen 21.7.

## K

- s.s. *Kai*, Friis, ank. Assens 18.7.  
 s.s. *Karen Toft*, pass. Kbhvn. 22.7. p. R. t. Immingham.  
 s.s. *Katholm*, Christensen, ank. Gdynia 23.7.  
 s.s. *Kentucky*, Thomsen, afg. Kbhvn. 21.7. til Manchester, Liverpool og Swansea.



BRUG		KUN
Hempels		Skibsfarver
INDENBORDS		UDENBORDS
Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.		

s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Kalundborg 13.7.  
s.s. *Kjøbenhavn* (D. F. D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Riga 17.7.  
s.s. *Knud*, Petersen, ank. Antwerpen 21.7.  
s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
s.s. *Kong Haakon*, Møller, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, afg. Suez 24.7. til Colombo.  
s.s. *Laura Mærsk*, ank. Marseilles 5.7.  
m.s. *Leice Mærsk*, afg. Naura 25.6.  
s.s. *Leza Mærsk*, ank. Flensborg 13.7.  
s.s. *Lica Mærsk*, ank. Ceuta 12.7.  
s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Onega 3.7.  
s.s. *Lilleborg*, ank. Boston 12.7.  
s.s. *Limfjorden*, Kristensen, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
s.s. *London*, Hansen, ank. St. Nazaire 15.7.  
m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. B. Aires 20.7.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
s.s. *Magnus*, Hjorth, forv. afg. Windau 23.7. til Kbhvn.  
s.s. *Maine*, Jensen, afg. Montreal 13.7. til Kbhvn.-Vejle.  
s.s. *Maja*, Bergstedt, Aarhus-Hamburg Ruten.  
m.s. *Malaya*, Mouritzen, afg. Penang 18.7. til Adén.  
s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Hargshamn 23.7.  
s.s. *Margit*, Jensen, afg. Aalborg 20.7. til Danzig.  
s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London Ruten.  
s.s. *Maria Toft*, pass. Kbhvn. 23.7. til Amsterdam.  
m.t. *Marie Mærsk*, afg. Las Piedras 3.7.  
s.s. *Martin Carl*, Hjorth, afg. Riga 19.7. til Southampton.  
s.s. *Maryland*, Ankersen, afg. B. Aires 15.7. via Madeira til Kbhvn. m. fl.  
s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Grangemouth 28.6.  
m.s. *Meonia*, Frandsen, ank. Hamborg 21.7. udg.  
s.s. *Minsk*, Nykilde, afg. Antwerpen 16.7. til Casablanca.  
s.s. *Møen*, Christensen, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Pedersen, ank. Leningrad 17.7.  
s.s. *N. J. Ohlsen*, Lauritzen, afg. Leningrad 23.7. til København.  
s.s. *Nevada*, Kolster, afg. B. Aires 15.7. via Madeira til Kbhvn. m. fl.  
m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. Chester 23.6.  
s.s. *Nidaros*, Henriksen, Kbhvn.-Riga Ruten.  
m.s. *Niel Mærsk*, afg. San Pedro 4.7.  
s.s. *Nordborg*, ank. Newport Mon 21.7.  
s.s. *Normandiet*, Sørensen, ank. Liverpool 21.7.

## O

in.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
s.s. *Odin*, Falk, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
s.s. *Olaf*, Rasmussen, forv. afg. Swansea 24.7. til Kbhvn.  
s.s. *Oluf Mærsk*, ank. Archangel 11.7.  
m.s. *Olympia*, Røder, afg. New York 10.7.  
m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Buviken 17.7. til B. Aires.  
s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Dunston 21.7.

## P

m.s. *Panama*, Franzen, ank. Kbhvn. 24.7.  
s.s. *Paris*, Larsen, ank. Leningrad 22.7.  
m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
m.s. *Peru*, Sørensen, ank. Sandefjord 22.7. hjg.  
m.s. *Peter Mærsk*, afg. Hongkong 2.7.  
s.s. *Poul Møller*, Schröder, ank. Hammershavn 25.7.  
s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Amsterdam 19.7.

## R

s.s. *Rhone*, Nielsen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
s.s. *Riga*, Westergaard, ank. Nakskov 23.7.  
s.s. *Rita Mærsk*, ank. Onega 9.7.  
s.s. *Robert Mærsk*, ank. Mesane 8.7.  
s.s. *Rosenborg*, ank. London 18.7.  
s.s. *Rota*, Petersen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
s.s. *Rømø*, Thomsen, ank. Windau 21.7.

## S

m.s. *Sally Mærsk*, ank. Leningrad 9.7.  
s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Aalborg 19.7.  
s.s. *Scandia*, Michselsen, pass. Dry Tortugas 21.7. p. R. t. Baytown.  
s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. forv. Dublin 28.7.  
s.s. *Seine*, Bellec, i Dok Frederikshavn.  
s.s. *Sejrø*, Huusum, ank. Riga 21.7.  
m.s. *Siam*, Krarup, pass. Dungeness 23.7. p. R. t. Algiers.  
s.s. *Sigrun*, Pedersen, forv. afg. Kbhvn. 23.7. til Aarhus.  
s.s. *Silkeborg*, pass. Kbhvn. 24.7.  
s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Pärnu 23.7.  
s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Havre 21.7. til Bordeaux.  
s.s. *Skodsborg*, ank. Tyne 23.7.  
s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.  
s.s. *Slesvig*, Svarrer Nielsen, afg. Archangel 14.7.  
s.s. *Sonja Mærsk*, afg. Archangel 12.7.  
s.s. *Stadion II*, forv. afg. Kbhvn. 24.7. til Stettin.  
s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Cardenas 19.7. til Norfolk.  
s.s. *Stegelborg*, ank. Preston 13.7.  
s.s. *Stjerneborg*, pass. Honolulu 18.7.  
s.s. *Stockholm*, Hinsch, ank. Bremen 22.7.  
s.s. *Svanhild*, Kristoffersen, afg. Swansea 14.7. til Quebec eller Montreal.  
s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, Ruten vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.  
s.s. *Svava*, afg. Aabenraa 23.7. til Antwerpen.  
s.s. *Søborg*, afg. Beckton 23.7.  
s.s. *Sønderjylland*, Willarsen, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.

## T

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, ank. Danzig 19.7.  
m.s. *Tacoma*, Lorentzen, afg. Belfast 11.7.  
s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Burntisland 24.7.  
s.s. *Tennessee*, Arel, ank. Vallbodalin 22.7.  
s.s. *Thyra*, Henriksen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
s.s. *Tiber*, Hull, ank. Kbhvn. 22.7.  
s.s. *Tempo*, Sørensen, afg. Aarhus 25.7.  
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, forv. afg. Gdynia 23.7. til Kbhvn.  
m.s. *Tongking*, Jørgensen, afg. Yawata 22.7. p. R. t. Dalny.  
s.s. *Trio*, Svane, pass. Brunsbüttel 23.7. p. R. t. Humburn.  
s.s. *Trondhjem*, Jørgensen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Kbhvn. 21.7. til Antwerpen.

## U

s.s. *Uffe*, Hav, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
s.s. *United States*, Voldborg, afg. New York 21.7. til Kbhvn.  
s.s. *Uranienborg*, ank. Calais 20.7.

## V

s.s. *Vendia*, Lund, ank. forv. Aabenraa 29.7.  
s.s. *Vibeke Mærsk*, afg. Odense 1.7.  
s.s. *Viborg*, ank. Ghent 20.7.  
m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, afg. Ocean Isl. 5.7.  
s.s. *Victoria* (D.F.K.), Kiilsgaard, ank. forv. Dublin 31.7.  
s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
s.s. *Virginia*, Gyhrs, afg. Oslo 20.7. til B. Aires.  
m.s. *Vistula*, Posselt, Kbhvn.-Zoppot/Danzig-Frederikshavn Ruten.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Danzig 16.7. til Bordeaux.

## Y

s.s. *Ydun*, Fjeldborg, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Jensen, Aalborg-Hamburg Ruten.

## Ø

s.s. *Ørneborg*, afg. Uleåborg 21.7.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer



# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

Telefon Nr. 6300, Omst. til samtlige Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.

## STEVEDORE

Telefoner: **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.:  
537 & 4055 Mamdresch

Aalborg

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTERINTERESSENT-SÆLSKAB

HOVEDKONTOR: **NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.**  
KAJ & PAKHUSE: **HOLMS PLADS**

HOVEDKONTOR:  
TLF. C. 3491 & 13370

EFTER KONTORTID KALDES:  
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y

## S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Weasberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2663

R A N D E R S

# WEIOLIN

## PATENT SKIBSFARVER

Fineste danske Fabrikat

Spørg Deres Skibshandler.

**AAGE WEIHE**

SKIBSFARVEFABRIK

• NYHAVN 43 •



Det populære  
Par

TUBORG LAGER OG  
TUBORG PILSNER

Grundlagt 1874

## Th. Höeg \* Hamburg

Bundfarver for Jern- og Stålskibe

Rød og Graa Indenbordsfarve Kobberstof for Træskebe  
Patent Manje Graa Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør **Jan M. Lyngby**, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.  
Telefon: Central 13778.

## GUSTAV METZLER

Skibsmægler, Befragtning og Bunkerforsyning

STETTIN OG SWINEMÜNDE

TLGR.-ADR.: METZLER

Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, København.  
Finska Ångfartygs A/B., Helsingfors. — "Neptun" Bremen.

## O. SWANLJUNG

Etableret 1803

**BRAHESTAD** (Lapuoto, Roska, Siniluoto & Kalajoki-Rahja) **FINLAND**

Dampskibs-Agent · Skibsmægler · Spedition

Medlem af: The Baltic and International Maritime Conference

Tel.-Adr. »Swanljunga, Brahestad

Coder: Scott's 1896 & 1906, Bentley's compl. phrase, Seedienschlüssel 1926, Owners' & Captains' Code & the Boe Code.

## A/B. BRUHN Co. OY

(tidl. J. BRUHN, Etabl. 1879)

Skibsmæglere og Befragtnings Agenter

Medlemmer af

The Finnish Shipbrokers Association, The Baltic & International  
Maritime Conference og Nordisk Skibsrederforening

**KOTKA (Finland)**

Tel.-Adr.: BRUHNCO, KOTKA

# CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

50. Aargang.

København 25. Juli 1934.

Nr. 30.

---

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 13, København K.

---

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar *Bredde- og Længdebestemmelser* for *danske Punkters 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*, og *de der angaar Fyr*, er angivet fra *Søen*.

---

## I. Østersøen.

### 1729. (T). Sverige S.-Kyst. Ystad. Havnearbejder. Midlertidig Fyrbelysning.

(U. f. s. Nr. 29/1892. Stockholm 1934.)

Arbejdet med Udvidelsen af *Ystad Havn* er nu saa vidt fremskredet, at Anbringelsen af *Sænkekasserne* til *vestre Bølgebryder* vil blive paabegyndt den 25. Juli d. A., idet der begyndes med det nye *Pierhoved*. I Tiden til den 1. Oktober d. A. vil de *ovrigt Sænkekasser* til *vestre Bølgebryder* efterhaanden blive anbragt.

Indtil den planlagte *Flytning* af den *ydre Fyrbelysning* er sket, vil der blive anbragt en *Stilling* paa det nye *Pierhoveds* mod *Løbet vendende Side*; paa denne anbringes 2 *røde Lanterner* lodret for hinanden.

Det *Jernrør* og den *hvide Lanterne*, som omtales i E. f. S. Nr. 22/1226 1934 Pkt. 1 vil samtidig blive inddraget. c. 55° 25' N. 13° 50' E.

(E. f. S. Nr. 22/1226 1934. Kort Nr. 262. Danske Lods. Side 421.)

### 1730. Sverige. Stockholm Skærgaard. Løbet til Hällsviken. Afmærkning forandret.

(U. f. s. Nr. 29/1891. Stockholm 1934.)

Ved Løbet til *Hällsviken* fra Løbet *Landsort-Sävösund* er foretaget følgende *Forandringer* i *Afmærkningen*:

1. *Stagen med Kost, SW.* for en *Brænding N.* for *Persö*, er flyttet S. paa til 58° 47',<sub>90</sub> N. 17° 36',<sub>10</sub> E. S. for en 6,<sub>4</sub> m Grund.

2. *Stagen med Kost, S.* for *Oxeltandens Baake*, er flyttet ESE. paa til 58° 47',<sub>95</sub> N. 17° 35',<sub>20</sub> E. tæt S. for en 6,<sub>2</sub> m Grund.

3. En *Stage med Kost* er udlagt paa 58° 49',<sub>10</sub> N. 17° 33',<sub>90</sub> E. 0,<sub>4</sub> Sm 70° fra *Törnskår Fyr* paa c. 58° 49',<sub>11</sub> N. 17° 33',<sub>3</sub> E. *Stagen* ligger SW. for en 4,<sub>9</sub> m Grund.

4. En *Stage* er udlagt paa 58° 52',<sub>50</sub> N. 17° 28',<sub>30</sub> E. 4,<sub>2</sub> Sm 327° fra *ovennævnte Fyr*. *Stagen* ligger E. for en 6 m Grund SE. for *St. Kråkhholm*.

Løbet kan ved *Middelvandstand* besejles af *Skibe* med indtil 6 m *Dybgaaende*.

### 1731. Sverige. Bottniske Bugt. Finngrund. Lystønder udlagt.

(U. f. s. Nr. 29/1890. Stockholm 1934.)

Lystønderne *Västra* og *Östra Finngrundsbanken* er udlagt paa *Station* paa *henholdsvis* c. 60° 59',<sub>2</sub> N. 18° 03',<sub>2</sub> E. og 60° 54',<sub>8</sub> N. 18° 27',<sub>3</sub> E.

- 1732. Sverige. Bottniske Bugt. Finngrundet Fyrskib genudlagt.**  
(U. f. s. Nr. 29/1889. Stockholm 1934.)  
*Finngrundet* Fyrskib er atter udlagt paa Station paa c. 61° 04' N. 18° 40' E.  
(E. f. S. Nr. 23/1298 1934.)
- 1733. Sverige. Bottniske Bugt. Härnö Lodsstation skiftet Navn.**  
(U. f. s. Nr. 29/1888. Stockholm 1934.)  
*Härnö* Lodsstation benævnes fremtidig *Härnösand* Lodsstation. c. 62° 37' N.  
18° 04' E.
- 1734. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Sydostbrotten Fyrskib ombyttes midlertidigt.**  
(U. f. s. Nr. 29/1955 Stockholm 1934.)  
Fyrskibet *Sydostbrotten* paa c. 63° 19' N. 20° 11' E. vil i Begyndelsen af August d. A. blive midlertidigt ombyttet med et Reservefyrskib, der paa begge Sider er mærket *Reserv.* Fyrkarakter og Taagesignaler bliver uforandrede.
- 1735. Sverige. Bottniske Bugt. Holmö. Byviken. Telefonkabel. Advarsel.**  
(U. f. s. Nr. 29/1887. Stockholm 1934.)  
Et Telefonkabel er udlagt mellem ca. 63° 51',<sub>9</sub> N. 20° 44',<sub>7</sub> E. i *Gubbholmsviken* (*Norråfjärden*) og c. 63° 48',<sub>5</sub> N. 20° 52',<sub>2</sub> E. i *Byviken* paa Pynnten SSE. for *Lillhällan* Baake. Søfarende maa udvise Forsigtighed ved Ankring.
- 1736. (T). Finland. Bottniske Bugt. Søopmaaling. Midlertidige Opmaalingsmærker udlagt. Advarsel.**  
(U. f. s. Nr. 19/571. Helsingfors 1934.)  
I Løbet af Sommeren 1934 vil der i *Bottniske Bugt* blive udført forskellige Opmaalingsarbejder mellem *Marjanemi* Fyr paa 65° 02' 21" N. 24° 33' 56" E. og Fyrskibet *Kemi* paa 65° 26' 12" N. 24° 22' 05" E. samt N. for sidstnævnte Fyrskib. Til Hjælp ved Opmaalingsarbejderne er udlagt en Del sorte Stager med sorte, cylinderformede Topbetegnelser.  
Søfarende advares imod at forveksle de forannævnte midlertidige Mærker med den almindelige Afmærkning.
- 1737. Rusland. Finske Bugt. Luga Bugt. Oplysning om Baaker. Midlertidige Opmaalingsmærker.**  
(N. f. S. Nr. 27/2466. Berlin 1934.)  
1. *Lipova* Baake paa c. 59° 45',<sub>6</sub> N. 28° 11',<sub>5</sub> E. er nedlagt.  
2. *Khaviloda* Baake paa c. 59° 56',<sub>5</sub> N. 27° 58',<sub>8</sub> E. er forhøjet til 8 m.  
3. I den SW.-lige Del af *Luga Bugt* er i Opmaalingsøjemed udlagt en Del Spirtønder med Balloner og Flag og paa *Westgrund* er opført en Baake. Spirtønderne og Baaken er Søfarten uvedkommende.  
(Kort Nr. 277.)
- 1738. Polen. Danzig Bugt. Orlowo S/Mer. Mole under Bygning. Fyrbelysning.**  
(A. a. N. Nr. X/178. Warszawa 1934.)  
En 420 m lang Mole er under Bygning ved *Orlowo S/Mer.* Paa Enden af denne er paa 54° 28' 49" N. 18° 34' 37" E. anbragt et hvidt, fast Fyr.  
(Kort Nr. 269.)
- 1739. Polen. Danzig Bugt. Gdynia Radiofyr forandret.**  
(A. a. N. Nr. X/180. Warszawa 1934.)  
Radiosignalet fra *Gdynia* Radiofyr paa 54° 32' 06" N. 18° 34' 06" E. afgives nu paa Bølgelængde 291,<sub>3</sub> k/c (1029 m). Type: A<sub>2</sub>. Rækkevidde: 20 Sm. Tonehøjde: For Tiden 500, efter Rekonstruktion 376. I taaget Vejr afgives Signalet hver 6<sup>m</sup>. begyndende ved det 4.<sup>m</sup>, 10.<sup>m</sup>, 16.<sup>m</sup>, 22.<sup>m</sup> o. s. v. af hver Time. I klart Vejr afgives Signalet kun paa Opfordring gennem *Gdynia* Radio (Kaldesignal: S P H).  
Paa Grund af Rekonstruktion vil Radiofyret i en Del af August d. A. være ude af Virksomhed.

- 1740. Polen. Puck Bugt. Hel SE. Fløjtetønde udlagt. Forbudt Omraade.**  
 (A. a. N. Nr. X/182. Warszawa 1934.)  
 En hvid Fløjtetønde med rødt Bælte er udlagt paa c.  $54^{\circ} 33',_3$  N.  $18^{\circ} 47',_4$  E.  
 Et Omraade, begrænset som nedenfor nævnt, er spærret for al Sejlads:  
 Mod SE: En Linie fra Landsbyen *Hel* paa c.  $54^{\circ} 36',_5$  N.  $18^{\circ} 48',_1$  E. i Retningen  
 240° til ovennævnte Fløjtetønde.  
 Mod SW: En Linie fra ovennævnte Fløjtetønde til Klokketønden *Hel W.* paa  
 c.  $54^{\circ} 37',_3$  N.  $18^{\circ} 45',_5$  E.  
 Mod NW: En Linie fra Klokketønden *Hel W.* i Retningen 60° til Kysten  
 paa  $54^{\circ} 37',_6$  N.  $18^{\circ} 46',_7$  E.  
 Mod NE: Kystlinien.
- 1741. Polen. Puck Rugt. Jastarnia. Fyr forandret.**  
 (A. a. N. Nr. X/183. Warszawa 1934.)  
*Jastarnia* Fyr paa c.  $54^{\circ} 41'$  N.  $18^{\circ} 41'$  E. er forandret og viser nu hvidt og rødt  
 Gruppe-Blink, To-Blink hver 4<sup>s</sup>, Blink 0,<sub>3</sub><sup>s</sup>, Mørke 0,<sub>9</sub><sup>s</sup>, Blink 0,<sub>3</sub><sup>s</sup>, Mørke 2,<sub>5</sub><sup>s</sup>. Søjlen  
 er malet rød med et hvidt Bælte, og Galleriet er hvidt foroven og rødt forneden.  
 (Kort Nr. 269.)
- 1742. Polen. Puck Bugt. Jastarnia. Fyrbaaker forandret. [Afmærkning af Indsejlingsløb. Dybde.]**  
 (A. a. N. Nr. X/184. Warszawa 1934.)  
 Fyrbaakerne til Indsejlingsfyrene er ommalet, som følger:  
 Forbaaken paa c.  $54^{\circ} 42'$  N.  $18^{\circ} 41'$  E. er en gul Trekant med sort Rand og en  
 lodret, sort Stribe paa Midten.  
 Bagbaaken er en gul Trekant med sort Rand og en lodret, sort Stribe i Midten.  
 Derover en sort Diamant med en lodret, gul Stribe paa Midten.  
 Indsejlingsløbet er paa W.-Siden afmærket med 3 sorte Bøjer af Form som Miner  
 og paa E.-Siden med 4 røde Bøjer med Stage. Bøjerne er udlagt fra 1. Maj til 15. Oktober.  
 Mindste Dybde i Løbet er 4,<sub>5</sub> m  
 (Kort Nr. 269.)

- 1743. Polen. Danzig Bugt. Rozewie (Rixhöft) Radiofyr forandret.**  
 (A. a. N. Nr. X/180. Warszawa 1934.)  
 Radiosignalet fra *Rozewie (Rixhöft)* Radiofyr paa  $54^{\circ} 49' 56''$  N.  $18^{\circ} 20' 21''$  E.  
 afgives nu paa Bølgelængde 291,<sub>3</sub> k/c (1029 m). Type: A<sub>2</sub>. Rækkevidde: 50 Sm. Tone-  
 højde: 376. I taaget Vejr afgives Signalet hver 6<sup>m</sup> begyndende ved det 2.<sup>m</sup>, 8.<sup>m</sup>, 14.<sup>m</sup>,  
 20.<sup>m</sup> o. s. v. af hver Time.  
 I klart Vejr afgives Signalet 4 Gange hver Time begyndende ved det 14.<sup>m</sup>, 20.<sup>m</sup>,  
 44.<sup>m</sup> og 50.<sup>m</sup>.

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

- 1744. (T). Danmark. Sundet. Snekkersten. Vrag afmærket.**  
 Vraget af Galeasen *Jylland* ligger sunket paa  $56^{\circ} 00'$  ( $25''$ ) N.  $12^{\circ} 36'$  ( $28''$ ) E. c.  
 800 m  $94^{\circ}$  fra *Snekkersten* Havn i c. 11 m Vand. Vraget er afmærket med en Vragvager  
 med 2 grønne Flag og en Vraglystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink, henholds-  
 vis 50 og 100 m ENE. for Vraget.
- 1745. Danmark. Sundet. København. Yderhavnen. Oplysning om Dybde udfor 10 m-Bassinet.**  
 Arealet med 10 m Dybde inden for *Kronløbsbølgebryderne* er bleven udvidet mod  
 S. saaledes, at dets S.-lige Begrænsning nu dannes af en brudt Linie gennem følgende  
 Punkter:  
 1. Et Punkt i 10 m-Løbets S.-lige Begrænsning ved Fyrtaarnet paa *Trekroner*  
 Bølgebryder.

2. Et Punkt i *Yderhavens* røde Fyrlinie 350 m fra Fyrtaarnet paa *Trekroner* Bølgebryder.

3. Et Punkt i *Kronløbsfyr*linien 290 m fra Forfyret.

4. Et Punkt 45 m E. for Fyret paa Hovedet af Dækmolen paa N.-Siden af *Kronløbsbassin*. c. 55° 42' N. 12° 37' E.

(Kort Nr. 303, 285, 249 og 210. Havnelods, Side 107.)

**1746. (P). Danmark. Sundet. Drogden. Nordre-Røse Fyrtaarn. Vandstandssignaler forandres.**

I en nær Fremtid vil Installationen paa *Nordre-Røse* Fyrtaarn paa c. 55° 38' N. 12° 41' E. til Afgivelse af Vandstandssignaler i *Drogden* blive forandret saaledes, at Masten bortfalder og erstattes med en vandret Arm paa hver Side af Fyrtaarnet.

Efter Forandringen vil Signalerne om Dagen blive givet, som følger: Signalerne gives fra en Tværmast paa hver Side af Fyrtaarnet. En Ballon samtidig under hver Nok betyder Middelvandstand. Balloner hejst W. for Fyrtaarnet betyder, at Vandstanden er over Middelvandstand, og Balloner hejst E. for Fyrtaarnet betyder, at Vandstanden er under Middelvandstand; een Ballon tæt ved Fyrtaarnet betyder 0,2 m, een Ballon under Nokken betyder 0,4 m, to Balloner tæt ved Fyrtaarnet betyder 0,6 m og to Balloner under Nokken betyder 0,8 m eller derover. En Stander hejst i Forbindelse med et af ovennævnte Signaler betyder, at Talværdien af den ved dette angivne Vandstand reduceres med 0,1 m.

Natsignalerne bliver uforandrede.

(Danske Lods, Side 279.)

**1747. Sverige. Sundet. Falsterbørev Fyrskib genudlagt.**

(U. f. s. Nr. 29/1893. Stockholm 1934.)

Fyrskibet *Falsterbørev* er atter udlagt paa Station paa c. 55° 17' N. 12° 47' E. (E. f. S. Nr. 25/1424 1934.)

**1748. Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord. Arnkilsøre. Skydeøvelser.**

I Dagene den 17., 20., 21., 22., 23., 24. og 25. August samt den 21. September d. A. afholdes Skarpskydningsøvelser fra en Skydeplads ved *Arnkilsøre* (c. 54° 58',6 N. 9° 45',9 E.).

Skydefeltet ligger indenfor en Linie, der i W. begrænses af *Snogbæk Hage*, og en Linie, som i E. begrænses af *Stevning Næs'* NW.-lige Hjørne.

Fra een Time før Skydningens Begyndelse og til dens Slutning er 1 Flag hejst henholdsvis paa *Arnkilsøre* W.-lige og E.-lige Side.

Umiddelbart før en Skydningens Begyndelse og som Tegn paa, at *Farvandet er spærret*, hejses samme Steder, som foran anført, en Ballon.

Efter hver Skydningens Afslutning eller Standsning nedhales Ballonerne som Tegn paa, at *Farvandet er frit*.

(Danske Lods, Side 376.)

(Se Tillæg.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**1749. (P). Danmark. Kattegat. Aarhus. Lystønde inddrages midlertidigt.**

Lystønden *Aarhus* paa c. 56° 10' N. 10° 14' E. inddrages for Eftersyn den 27. Juli d. A. eller snarest derefter for et Tidsrum af c. 14 Dage.

**1750. Sverige. Skagerrak. Grisbådarne Lys- og Klokketønde genudlagt.**

(U. f. s. Nr. 29/1956. Stockholm 1934.)

*Grisbådarne* Lys- og Klokketønde er atter udlagt paa Station paa c. 58° 53' N. 10° 50' E.

(E. f. S. Nr. 24/1372 1934.)

**1751. Norge. Skagerrak. Tresteinene Fyr forandret.**

(B. f. F. Nr. 18. Oslo 1934.)

I *Tresteinene* Fyr paa c.  $59^{\circ} 01',5$  N.  $10^{\circ} 54',2$  E. er der i den røde Vinkel Nr. 7 fra  $309^{\circ}$  til  $78^{\circ}$  bleven indlagt en hvid og en grøn Vinkel, saaledes at Fyret nu lyser, som følger:

- |   |   |
|---|---|
| 1.—6. Som før.  | 9. Grønt i Pejll. fra $35^{\circ}$ til $49^{\circ}$ . |
| 7. Rødt i Pejll. fra $309^{\circ}$ til $32^{\circ}$ . | 10. Rødt i — - $49^{\circ}$ - $78^{\circ}$ .          |
| 8. Hvidt i — - $32^{\circ}$ - $35^{\circ}$ .          |   |

**1752. Norge. Skagerrak. Larviksfjorden. Oterø Fyr forandret.**

(B. f. F. Nr. 18. Oslo 1934.)

*Oterø* Fyr paa c.  $59^{\circ} 01',7$  N.  $10^{\circ} 04',0$  E. er forandret og lyser nu som følger:

- |   |   |
|---|---|
| 1. Grønt i Pejll. fra $220^{\circ}$ til $346^{\circ}$ . | 3. Rødt i Pejll. fra $356^{\circ}$ til $25^{\circ}$ . |
| 2. Hvidt i — - $346^{\circ}$ - $356^{\circ}$ .          | 4. Grønt i — - $25^{\circ}$ - $32^{\circ}$ .          |

Iøvrigt er Fyret uforandret.

**1753. Norge. Skagerrak. Tonerleia. Vittenskjul Fyr forandret.**

(B. f. F. Nr. 18. Oslo 1934.)

*Vittenskjul* Fyr paa c.  $58^{\circ} 55',5$  N.  $9^{\circ} 37',1$  E. er forandret og viser nu hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser. Synsvidde:  $8,5$  Sm for hvidt,  $5,8$  Sm for rødt og  $4,5$  Sm for grønt Lys. Fyret lyser, som følger:

- |   |  |
|---|--|
| 1. Grønt i Pejll. fra $222^{\circ}$ til $252^{\circ}$ . | 4. Grønt i Pejll. fra $351^{\circ}$ til $39^{\circ}$ . |
| 2. Hvidt i — - $252^{\circ}$ - $259^{\circ}$ .          | 5. Hvidt i — - $39^{\circ}$ - $65^{\circ}$ .           |
| 3. Rødt i — - $259^{\circ}$ - $351^{\circ}$ .           |  |

Iøvrigt er Fyret uforandret.

(E. f. S. Nr. 19/1056 1934.)

(Se Tillæg.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

**1754. Norge. Langøy. Nyksundøy. Fyr tændes.**

(B. f. F. Nr. 17. Oslo 1934.)

Den 12. August d. A. tændes paa *Nyksundøy* W.-Side paa  $68^{\circ} 59' 54''$  N.  $15^{\circ} 01' 06''$  E. et nyt Fyr, *Nyksundøy*, der skal vise hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser. Flammens Højde: 42 m. Synsvidde:  $8,5$  Sm for hvidt,  $5,8$  Sm for rødt og  $4,5$  Sm for grønt Lys. Lille Jernhus. Fyret skal lyse, som følger:

- |  |   |
|--|---|
| 1. Rødt i Pejll. fra $50^{\circ}$ til $63^{\circ}$ . | 3. Grønt i Pejll. fra $197^{\circ}$ til $220^{\circ}$ . |
| 2. Hvidt i — - $63^{\circ}$ - $197^{\circ}$ .        |   |

Brændetid: 12. August til 24. April.

**1755. Norge. Langøy. Nyksund Fyr flyttet og forandret.**

(B. f. F. Nr. 17. Oslo 1934.)

*Nyksund* Fyr er flyttet c.  $0,1$  Sm SSW. i til  $68^{\circ} 59' 40''$  N.  $15^{\circ} 01' 40''$  E. Fyret lyser nu, som følger:

- |  |   |
|--|---|
| 1. Rødt i Pejll. fra $16^{\circ}$ til $25^{\circ}$ . | 3. Hvidt i Pejll. fra $55^{\circ}$ til $58^{\circ}$ . |
| 2. Grønt i — - $25^{\circ}$ - $55^{\circ}$ .         | 4. Rødt i — - $58^{\circ}$ - $79^{\circ}$ .           |

Iøvrigt er Fyret uforandret.

**1756. Norge. Langøy. Gimstadsjøen. Ledefyr tændes.**

(B. f. F. Nr. 17. Oslo 1934.)

Den 12. August d. A. tændes paa *Langøy* SW.-Side en Ledefyrlinie, *Gimstadsjøen*. Bagfyret paa  $68^{\circ} 38' 24''$  N.  $14^{\circ} 27' 06''$  E. skal vise rødt Lys med En-Formørkelser hver  $4^s$ , Lys  $2^s$ , Mørke  $2^s$ . Flammens Højde:  $19,5$  m. Synsvidde:  $9,5$  Sm. Pæl. Lyser fra  $86^{\circ}$  til  $90^{\circ}$ , stærkest i Overetlinien.

Forfyret paa  $68^{\circ} 38' 23''$  N.  $14^{\circ} 26' 41''$  E. skal vise rødt Lys med En-Formørkelser hver  $1^s$ , Lys  $0,5^s$ , Mørke  $0,5^s$ . Flammens Højde: 11 m. Synsvidde: 8 Sm. Pæl. Lyser fra  $78^{\circ}$  til  $98^{\circ}$ , stærkest i Overetlinien.

Fyrene er overet i Pejlling  $88^{\circ}$ .

Brændetid: 12. August til 24. April.

**1757. Norge. Gaukværøy. Flatholmen. Fyr tændes.**

(B. f. F. Nr. 17. Oslo 1934.)

Den 12. August d. A. tændes paa *Flatholmen* et nyt Fyr paa  $68^{\circ} 38' 10''$  N.  $14^{\circ} 21' 45''$  E. Fyret skal vise hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink c. hver  $10^s$ , Lys  $1^s$ , Mørke  $2^s$ , Lys  $1^s$ , Mørke  $6^s$ . Flammens Højde:  $9,5$  m. Synsvidde: 11 Sm for hvidt, 8 Sm for rødt og  $6,5$  Sm for grønt Lys. Lille Jernhus paa Stativ. Fyret skal lyse, som følger:

- |   |   |
|---|---|
| 1. Rødt i Pej. fra $6^{\circ}$ til $11^{\circ}$ . | 9. Grønt i Pej. fra $185^{\circ}$ til $223^{\circ}$ . |
| 2. Grønt i — - $11^{\circ}$ - $72^{\circ}$ .      | 10. Rødt i — - $223^{\circ}$ - $260^{\circ}$ .        |
| 3. Rødt i — - $72^{\circ}$ - $79^{\circ}$ .       | 11. Grønt i — - $260^{\circ}$ - $273^{\circ}$ .       |
| 4. Grønt i — - $79^{\circ}$ - $98^{\circ}$ .      | 12. Rødt i — - $273^{\circ}$ - $282^{\circ}$ .        |
| 5. Hvidt i — - $98^{\circ}$ - $101^{\circ}$ .     | 13. Hvidt i — - $282^{\circ}$ - $285^{\circ}$ .       |
| 6. Rødt i — - $101^{\circ}$ - $108^{\circ}$ .     | 14. Grønt i — - $285^{\circ}$ - $339^{\circ}$ .       |
| 7. Grønt i — - $108^{\circ}$ - $132^{\circ}$ .    | 15. Hvidt i — - $339^{\circ}$ - $6^{\circ}$ .         |
| 8. Rødt i — - $132^{\circ}$ - $185^{\circ}$ .     |   |

Brændetid: 12. August til 24. April.

**1758. Norge. Rogaland. Skudesnesfjord. Boknfjord. Arsgrunnen. Undersøgelse. Sømærkes Plads.**

(E. f. S. Plakat Nr. 1. Oslo 1934.)

Ved en foretaget Undersøgelse i Anledning af Turistskibet „*Dresden*“'s Grundstødning i *Boknfjorden* er det konstateret:

1. At der N. for *Arsgrunnen* ( $3,5$  og  $5$  m) ikke findes nogen ny Båe, men at der er  $24$  m Vand c.  $75$  m N. for  $3,5$  m Båen, og stærkt affaldende videre nordover.
2. At der ligger en ny  $9,5$  m Båe klos i S.-Kant af Slaggrundsgrænsen rundt *Arsgrunnen*  $160$  m  $207^{\circ}$  fra  $3,5$  m Båen.  $59^{\circ} 08' 07''$ ,  $5$  N.  $5^{\circ} 26' 28''$  E.
3. At Stagen nu ligger, og vil blive liggende,  $460$  m  $212^{\circ}$  fra  $3,5$  m Båen.  $59^{\circ} 08' 00''$  N.  $5^{\circ} 26' 18''$  E. i SW.-Kanten af en nyfunden  $17$  m Grund.

**1759. Belgien. West Hinder Fyrskib genudlagt.**

(N. t. M. Nr. 1160. London 1934.)

*West Hinder* Fyrskib er atter udlagt paa Station paa c.  $51^{\circ} 22'$  N.  $2^{\circ} 26'$  E. og den midlertidige Lvs- og Fløjtetønde er inddraget.

(E. f. S. Nr. 27/1697 1934.)

**1760. England. Themsen Munding. Black Deep Anduvning. Grund.**

(N. t. M. Nr. 1137. London 1934.)

En Grund med  $10,7$  m Vand ligger paa  $51^{\circ} 50' 05''$  N.  $1^{\circ} 35' 46''$  E. c.  $2\frac{1}{2}$  Sm S. for *Sunk* Fyrskib.

(Kort Nr. 264.)

**1761. England. Harwich Anduvning. Vrag afmærket.**

(N. t. M. Nr. 1167. London 1934.)

Vraget af en Lægter, hvorover mindste Dybde er  $5,2$  m ligger sunket paa c.  $51^{\circ} 55'$  N.  $1^{\circ} 19'$  E.  $0,41$  Sm  $194^{\circ}$  fra Baaken paa *Landguard* Bølgebryder. En grøn Lystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver  $10^s$ . er udlagt c.  $45$  m S. for Vraget.

**1762. Skotland. Anstruther Havn atter aaben. Havnefyret atter tændt.**

(N. t. M. Nr. 1158. London 1934.)

*Anstruther* Havn paa c.  $56^{\circ} 13'$  N.  $2^{\circ} 42'$  W. er atter aaben og Havnefyrene tændt.

(E. f. S. Nr. 22/1245 1934.)

**1763. Shetlandsøerne. Lerwick. Vrag fjernet.**

(N. t. M. Nr. 1146. London 1934.)

Vraget af Kulhulken, der laa sunket paa  $60^{\circ} 10'$  ( $20''$ ) N.  $1^{\circ} 09'$  ( $15''$ ) W. er fjernet.

(E. f. S. Nr. 23/1327 1934.)

(Se Tillæg.)



## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1764. Afrika W.-Kyst. Jeba Channel. Martinho Bank. Afmærkning forandret.  
(N. t. M. Nr. 1154. London 1934.)  
1. En rød Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, Lys 0,5<sup>s</sup>, Mørke 4,5<sup>s</sup>.  
er udlagt paa 11° 42' 12" N. 15° 55' 06" W. 4,9 Sm 114° fra *Biombo Point Fyr*.  
2. Lystønden, der viste hvidt, fast Lys, 1 Sm 67° fra (1.) er inddraget.

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

1765. (T). Brasilien. Baia de Todos os Santos. Santo Antonio da Barra Fyr midlertidig forandret.  
(N. f. S. Nr. 28/2633. Berlin 1934.)  
*Santo Antonio da Barra Fyr* paa c. 13° 01' S. 38° 32' W. er midlertidig forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>.
1766. (T). Brasilien. Paranaguá Bugt. Lage do Boiã Fyr midlertidig erstattet med Lystønde.  
(N. f. S. Nr. 28/2634. Berlin 1934.)  
Betonsøjlen paa *Lage do Boiã* paa c. 25° 27' S. 48° 41' W. er ødelagt. Under Genopførelsen er udlagt en Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>.
1767. Costa Rica W.-Kyst. Nicoya. Blanca Island. Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 1149. London 1934.)  
*Blanca Island Fyr* paa c. 9° 33' N. 85° 07' W. er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 6<sup>s</sup>. Flammens Højde: 89 m. Synsvidde: 24 Sm.

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1768. Frankrig. Cap de Saint-Tropez. La Moutte Fyr tændes.  
(A. a. N. Nr. 28/1294. Paris 1934.)  
Den 25. Juli d. A. tændes uden nærmere Meddelelse paa c. 43° 16',<sub>4</sub> N. 6° 42',<sub>7</sub> E. et Fyr *La Moutte*, som skal vise rødt Lys med En-Formørkelser hver 6<sup>s</sup>, Lys 4<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>. Synsvidde: 8 m. Sort Taarn. Fyret er ubevogtet.
1769. Frankrig. Korsika. Les Moines. Fyr slukket.  
(A. a. N. Nr. 28/1293. Paris 1934.)  
*Les Moines Fyr* paa c. 41° 25',<sub>8</sub> N. 8° 54',<sub>0</sub> E. er slukket.
1770. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Isola Capraia. Capo Ferraione Fyr forandret.  
(A. a. N. Nr. 150/339. Genua 1934.)  
*Capo Ferraione Fyr* paa c. 43° 03' N. 9° 51' E. viser nu hvidt Et-Blink hver 6<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 4<sup>s</sup>.  
(E. f. S. Nr. 29/1721 1934.)
1771. Italien. Adriaterhavet. Capo Salvore Fyr forandret.  
(A. a. N. Nr. 149/333. Genua 1934.)  
*Capo Salvore Fyr* paa c. 45° 29' N. 13° 30' E. er forandret og viser nu hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 3,25<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 3,25<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 7<sup>s</sup>. Synsvidde: 17 Sm. Iøvrigt er Fyret uforandret.  
(E. f. S. Nr. 19/1080 1934.)

- 1772. Jugoslavien. Rogoznica W. Mulo Fyr forandret.**  
(O. z. P. Nr. 169. Split 1934.)  
*Mulo* Fyr paa c. 43° 31' N. 15° 55' E. er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formærkelser hver 9<sup>s</sup>, Lys 6<sup>s</sup>, Mærke 3<sup>s</sup>. Iøvrigt uforandret.
- 1773. Jugoslavien. Hvar (Lesina). Kap Pelegrin Fyr midlertidigt forandret.**  
(O. z. P. Nr. 170. Split 1934.)  
Kap *Pelegrin* Fyr paa c. 43° 12' N. 16° 22' E. er midlertidigt forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 9<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mærke 1,7<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mærke 1,7<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mærke 4,7<sup>s</sup>.
- 1774. Marokko. Cabo Quilates. Oplysning om Fyr.**  
(N. t. M. Nr. 1140. London 1934.)  
*Cabo Quilates* Fyr ligger paa Point *Babazun* c. 1,5 Sm 95° fra den i Kortet angivne Plads og 9,7 Sm 84½° fra *Morro Nuevo* Fyr.  
c. 35° 16' N. 3° 43' W.  
(Se Tillæg.)

## X. Asiens E.-Kyst med Japan.

- 1775. Java. Batavia Anduvning. Sonko. Oplysning om Dybde paa Grund.**  
(N. t. M. Nr. 1134. London 1934.)  
Dybden paa Grunden *Sonko* paa c. 5° 59' S. 106° 40' E. er 6,9 m og ikke som angivet i Kortet 7,8 m.
- 1776. Kina. Po-hai Bugt. Ta-ku Bar. Dagmærke fjernet fra Fyrskibet Bar.**  
(N. t. M. Nr. 72. Shanghai 1934.)  
Ballonen paa Toppen af Masten paa Fyrskibet *Bar* paa c. 39° 58' N. 117° 47' E. er permanent fjernet.
- 1777. Japan. Hokkaido S.-Kyst. Yerimo Zaki. Radiopejlstation og Radiofyr oprettet til Forsøg.**  
(N. t. M. Nr. 1143. London 1934.)  
Ved *Yerimo Zaki* Fyr paa c. 41° 56' N. 143° 15' E. er der oprettet en Radiopejlstation og et Radiofyr, der begge foreløbig er i Virksomhed til Forsøg. Kaldesignal: J L M. Radiopejlstationen anvender Bølgelængderne 500 k/c (600 m) og 375 k/c (800 m). Type A 1 og A 2. Radiofyret sender Bogstaverne M O paa Bølgelængde 310 k/c (968 m) Type A 2. Rækkevidden er om Dagen: 160 Sm for Type A 2 og 270 Sm for Type A 1.
- 1778. Japan. Tsugaru Kaikyo (Tsugar Stræde). Ohata. Fyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 1135. London 1934.)  
Paa S.-Siden af Indløbet til *Ohata* er paa 41° 24' 36" N. 141° 10' 00" E. tændt et hvidt, fast Fyr. Flammens Højde: 7,6 m. Synsvidde: 10 Sm. Hvid Betonbygning. Fyret er ubevogtet.
- 1779. Japan. Honshu S.-Kyst. Furudomari. Fyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 1142. London 1934.)  
Paa c. 33° 53' N. 136° 08' E. 0,73 Sm 347° fra Toppen af *Mamiruga Sa.* er paa Hovedet af en Bølgebryder tændt et fast, rødt Fyr. Flammens Højde: 7,6 m. Synsvidde: 10 Sm. Rødt, rundt Taarn. Fyret er ubevogtet.
- 1780. Japan. Honshu S.-Kyst. Tokyo. Vagtskib inddraget.**  
(N. t. M. Nr. 1076. London 1934.)  
Vagtskibet paa c. 35° 36' N. 139° 46' E. er permanent inddraget.
- 1781. Japan. Honshu. Noto Halvø. Takahama Machi. Fyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 1128. London 1934.)  
Et hvidt, fast Fyr, *Takahama Machi*, er tændt paa 37° 00' (19") N. 136° 45' (40") E. Flammens Højde: 16 m. Synsvidde: 13 Sm. En 11 m høj, hvid Mast. Fyret er synligt i Pejlinger fra 77° til 91°, og er ubevogtet.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

**1782. Danmark. Smaalandsfarvandet. Jernbanebroen ved Masnedsund. Ændring i Reglement for Gennemsejling.**

Under 14. Juli d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder foretaget følgende Ændring i Reglement af 23. Maj 1930 for Passage gennem Jernbanebroen ved *Masnedsund* (c. 55° 00' N. 11° 54' E.):

Signalbestemmelsen i § 3, Stk. 2 ændres til: Det internationale Signalflag N. (eller i Mangel heraf Nationalflaget) hejst paa halv Fortop og en lang og en kort Tone (— —) med Dampfløjte eller Taagehorn.

(E. f. S. Nr. 22/1081 1930. Danske Lods, Side 525. Havnelods, Side 127, Tillæg Nr. 2, Side 22.)

**1783. Danmark. Lille-Bælt. Als Sund. Kong Christian X's Bro. Ændring i Reglement for Gennemsejling.**

Under 16. Juli d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder foretaget følgende Ændring i Reglement af 15. Oktober 1931 for Passage gennem *Kong Christian X's Bro* over *Als Sund* (c. 54° 54' N. 9° 47' E.):

Signalbestemmelserne i § 3, Stk. 2 ændres til:

O m D a g e n : Det internationale Signalflag N. (eller i Mangel heraf Nationalflaget) hejst paa halv Fortop og en lang og en kort Tone (— —) med Dampfløjte eller Taagehorn.

O m N a t t e n : Et hvidt Lys for Boven og en lang og en kort Tone (— —) med Dampfløjte eller Taagehorn.

(Danske Lods, Side 377. Havnelods, Side 183.)

**1784. Danmark. Isefjord. Frederikssund. Kronprins Frederiks Bro. Ændring i Reglement for Gennemsejling.**

Under 16. Juli d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder foretaget følgende Ændring i Reglement af 20. August 1930 for Passage gennem *Kronprins Frederiks Bro* ved *Frederikssund* (c. 55° 51' N. 12° 03' E.):

Signalbestemmelserne i § 4, Stk. 2 ændres til:

O m D a g e n : Det internationale Signalflag N. (eller i Mangel heraf Nationalflaget) hejst paa halv Fortop og en lang og en kort Tone (— —) med Dampfløjte eller Taagehorn.

O m N a t t e n : Et hvidt Lys for Boven og en lang og en kort Tone (— —) med Dampfløjte eller Taagehorn.

(E. f. S. Nr. 34/1721 1930. Danske Lods, Side 204 Tillæg Nr. 3, Side 31. Havnelods, Side 58, Tillæg Nr. 2, Side 8.)

**1785. Danmark. Isefjord. Frederikssund Jernbanebro. Ændring i Reglement for Gennemsejling.**

Under 16. Juli d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder foretaget følgende Ændring i Reglement af 1. November 1928 for Passage gennem Jernbanebroen ved *Frederikssund* (c. 55° 50' N. 12° 03' E.):

Signalbestemmelsen i § 3, Stk. 2 ændres til:

Det internationale Signalflag N. (eller i Mangel heraf Nationalflaget) hejst paa halv Fortop og en lang og en kort Tone (— —) med Dampfløjte eller Taagehorn.

(E. f. S. Nr. 48/2342 1928. Danske Lods, Side 204. Tillæg Nr. 3, Side 32. Havnelods, Side 58, Tillæg Nr. 2, Side 9.)

**1786. Finland. Dybdemaaling ved Ekkolod. Signaler. Advarsel.**

(U. f. s. Nr. 19/570. Helsingfors 1934.)

Da det for Fartøjer, hvorfra der udføres Dybdemaalingen ved Hjælp af Ekkolod, er yderst vigtigt, at de kan holde uforandret Kurs og Fart, vil saadanne Fartøjer under Udførelsen af Opmaalingsarbejder føre følgende internationale Signaler:

T = Gaa ikke foran om mig, og

H D = Jeg foretager Søopmaalingsarbejder; hold agten om mig.

## 1787. Tyrkiet. Marmarahavet. Ismid Bugt. Sejladsforskrifter. Forbudt Ankringsomraade. Advarsel.

(Verbalnote fra det tyrkiske Udenrigsministerium.)

1. Det er forbudt Skibe at løbe ind i *Ismid Bugt* uden forud indhentet Tilladelse fra den *tyrkiske* Regering.

Naar Tilladelsen er modtaget, skal nedennævnte Regler følges:

Skibene skal stoppe ud for *Deridja* for at tage en *tyrkisk* Embedsmand om Bord, førend de løber ind i Bugten og for at sætte ham i Land, naar de forlader Bugten, og de maa til enhver Tid rette sig efter de Signaler, der gives fra Signaletationen der. Det er Skibene forbudt at løbe ind i Bugten mellem Solnedgang og Solopgang, men de maa forlade Bugten til enhver Tid, forudsat at de 6 Timer i forvejen har meddelt dette til *Deridja Burnu*.

Det tilraades Skibene at erholde Lods i *Istanbul* eller *Chanak*, før de løber ind i Bugten.

*Deridja Burnu*: c. 40° 45' N. 29° 23' E.

2. Ankring i *Ismid Bugt* er forbudt i et Omraade, der mod W. er begrænset af en Linie i Retningen 16° fra *Dil Burnu* til den modsatte Kyst og mod E. af en Linie fra et Punkt 1,3 Sm 166° fra *Dil Burnu* i Retningen 21° til den modsatte Kyst.

*Dil Burnu*: 40° 44' (30") N. 29° 30' (50") E.

Ved at handle mod disse Forskrifter udsætter man sig for Beskydning.

Denne Efterretning er en Indskærpelse af Reglerne i E. f. S. Nr. 12/642 1934.

(Se Tillæg.)

## Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.  
Korts eller Bogs Nr.

*England:*

- R 414 Cuba. — Habana harbour.
- R 1622 Ports in the Philippine islands.
- R 1378 North Pacific Ocean, Hawaiian islands. — Southern part of Oahu.
- R North Sea Pilot, Part I.
- R 2031 Ceylon, east coast from 7° 20' N. to Point Pedro.
- R 162 Black Sea. — Novorossisk bay.
- R 3681 China, Canton river. — Kap shui mun to Boca Tigris (southern sheet).
- R 3682 China, Canton river. — Kap shui mun to Boca Tigris (northern sheet).
- R 616 Africa, west coast. Sierra Leone river.
- R 2007 Scotland, River Clyde. Dumbarton to Glasgow.
- R 2218 Entrance to the Baltic. — Aaro Sund to Lyo.

*Tyskland.*

- T I. Nachtrag zum Nautischen Funkdienst, 1934.

*Sverige:*

- R Svensk Lots, Del V, Östersjön, Östra delen, Rügen — Odensholm.

## Tillæg.

### II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

**1788. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.**

Ved Opmaalingen den 21. Juli 1934 af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 5,6 m i E.-Siden af Renden, 4,9 m i Midten af Renden og 3,6 m i W.-Siden af Renden.

c. 54° 51' N. 12° 13¼' E.  
(E. f. S. Nr. 26/1555 1934.)

**1789. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg—Rudkøbing—Marstal. Klokketønder midlertidig inddraget.**

Klokketønderne *Middelgrund* (c. 55° 01' N. 10° 41' E.), *Stensodde*, *Rudkøbing Lob N.*, *Rudkøbing S.*, *Strynø S.* og *Hovvig* er midlertidig inddraget for Eftersyn.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**1790. Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Vaarsø. Fredet Vandareal. Afmærkning.**

For Vandarealet omkring *Vaarsø* i *Horsens Fjord* vil der fra 1. August d. A. blive udstedt Forbud mod Jagt og Færdsel med Bøsse samt mod Indfangning af Pattedyr og Fugle. Sejlads og anden Færdsel samt Fiskeri vil stadig være tilladt.

Det omhandlede Areal vil blive afmærket med sortmalede c. 3 m høje Pæle med et Kryds for oven. Arealet begrænses af Linier gennem følgende Punkter:

- a. *Haldrup Mark* Fortyr paa 55° 52' 49" N. 9° 58' 38" E.
- b. Pæl Nr. 1 500 m W. for *Vaarsø Kalv*.
- c. - - 2 400 m S. for *Vaarsø Kalv*.
- d. - - 3 400 m SE. for *Vaarsøs SE.-Pynt*.
- e. - - 4 400 m S. for *Langeøernes E.-ligste Punkt*.
- f. - - 5 400 m paa *Langeøernes E.-ligste Punkt*.
- g. - - 6 paa Kyst N. for Pæl Nr. 5.

(Kort Nr. 310 og 304. Danske Lods, Side 177.)

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

**1791. Danmark. Nordsøen. Fanø E.-Kyst. Fredet Vandareal afmærkes.**

Vandarealet i *Albubugten* paa *Fanøs E.-Kyst*, for hvilket der er udstedt Forbud mod Jagt og Færdsel med Bøsse samt mod Indfangning af Fugle vil fra 1. August d. A. blive afmærket med sortmalede c. 3 m høje Pæle med et Kryds for oven. Arealet begrænses af Linier gennem følgende Punkter:

- a. Pæl Nr. 1 paa *Hansodde* paa 55° 24' (20") N. 8° 28' (12") E.
  - b. Pæl Nr. 2 1 Sm E. for Pæl Nr. 1.
  - c. Pæl Nr. 3 1 Sm E. for Pæl Nr. 4.
  - d. Pæl Nr. 4 ved Udløbet af Vandløbet i *Nørenge* paa 55° 22' (30") N. 8° 28' (27") E.
- (Kort Nr. 245. Danske Lods, Side 97.)

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

## 1792. Frankrig. Korsika. Les Moines. Fyr atter tændt.

(A. a. N. Nr. 29/1328. Paris 1934.)

*Les Moines* Fyr paa c.  $41^{\circ} 26',8$  N.  $8^{\circ} 54',0$  E. er atter tændt.

(E. f. S. Nr. 30/1769 1934.)

## XI. Bekendtgørelser m. m.

## 1793. (T). Danmark. Bornholm. Hammeren Signalstation. Midlertidig Natsignalering til Forsøg.

Ved *Hammeren* Signalstation paa c.  $55^{\circ} 17'$  N.  $14^{\circ} 46'$  E. vil der i Maanederne August og September d. A. blive etableret forsøgsvis Natsignalering, idet der paa Signalstationen vil blive opstillet en Ankerlanterne med elektrisk Lys. I de nævnte Maaneder vil der saaledes kunne ekspederes Signaltelegrammer fra Solnedgang til Solopgang.

(Danske Lods, Side 427.)

## 1794. Danmark. Limfjorden. Aalborg—Nørre-Sundby. Ændring i Reglement for Gennemsejling af Jernbanebroen.

Under 20. Juli d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder foretaget følgende Ændring i Reglement af 18. Juni 1931 for Passage gennem Jernbanebroen over *Limfjorden* ved *Aalborg* (c.  $57^{\circ} 03\frac{1}{2}'$  N.  $9^{\circ} 55'$  E.):

Signalbestemmelsen i  $^{\circ}$  3, Stk. 3 ændres til: Det internationale Signalfag N (eller i Mangel heraf Nationalflaget) hejst paa halv Fortop og en lang og en kort Tone (— —) med Dampfløjte eller Taagehorn.

(Danske Lods, Side 484.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

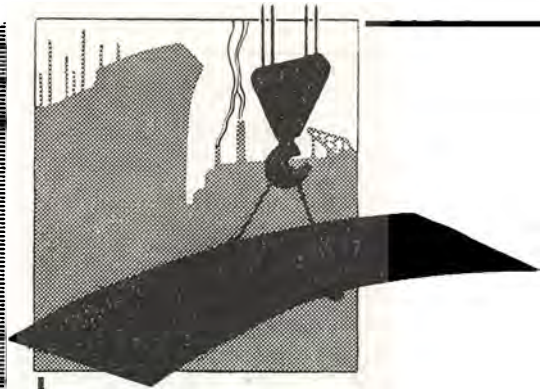


ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

AKTIESELSKABET  
**NAKSKOV**  
**SKIBSVÆRFT**

★  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

★  
FLYDEDOK  
FOR SKIBE INDTIL 11.000 TONS D.W.



Nybygninger  
Reparationer

Aktieselskabet

**Aalborg Maskin- og Skibsbyggeri**

Telegr. Adr.: Yard.

Tlf. 4101, Statstlf. 9.

*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

**O**wners' &

**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

**Price 13/-** postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
33, Amaliegade, Copenhagen.

AKTIESELSKABET  
**MARITIME AGENCY**

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450

Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K

★

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORØRER

**BUNKERKUL**

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

★

KONTRAHENTER FOR  
**STEVEDORING · PROVIANT · STORES**  
OG TUGBOATS

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3500 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » 1000 » »

**Jørgen A. Rasmussen, Copenhagen K.**

Telegrams: Jorgaras

33, Amaliegade

World-wide supplies of

Bunker Coals, Fuel &amp; Diesel Oil, Stevedoring, Towing, Docking &amp; Shiprepairs, Insurance, Ships' Supplies

**STEVEDORE-COMPAGNIET**

(HASSING &amp; DRESCHER)

**AARHUS**

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

DAMPSKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 &amp; 4248 - Telegram-Adresse: „Steampacific“

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

**RADIO-GAVER****BREV-GAVER**Enhver Gave-Ordre ekspederes  
samvittighedsfuldt og prompte

Forlang vore Tryksager hvis de ikke findes ombord

**GAVE-TELEGRAM A/s**

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: GAVETELEGRAM · KØBENHAVN

**GIESCHE**

HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

**DANZIG**

HOLZMARKT 4

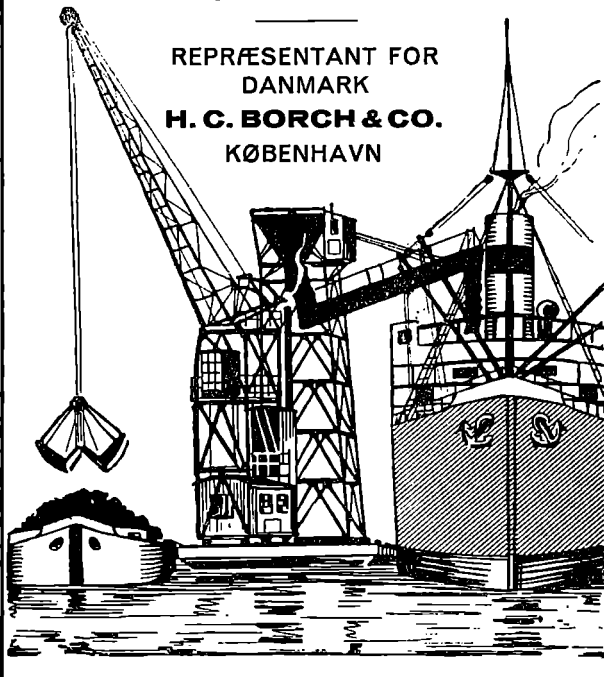
Tel.-Adr. GIESCHE

**Første Klasses Bunkerkul**

fra egne Gruber:

**Cleophas og Giesche.**REPRÆSENTANT FOR  
DANMARK**H. C. BORCH & CO.**

KØBENHAVN



FOREIGN BUNKERING

TOWAGE

STEVEDORING

PROVISION-

AGENTS

**DANISH MARITIME SERVICE**TELEGRAMS:  
"AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

**COPENHAGEN****SCANDINAVIAN COAL BUYERS****IN A NUTSHELL**GUIDE TO SCANDINAVIAN COAL IMPORTERS,  
COAL AGENTS AND SHIPOWNERS

Price, 10/-, post free.

SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE

(The International Weekly)

33, Amaliegade

Copenhagen, Denmark



# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 31

FREDAG 3. AUGUST 1934

41. AARGANG



Medlemmer pr. 1. Januar 1934

Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleums A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegrafelskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phoenix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugserelskaber.

## FRA UGE TIL UGE

Af Axel Gerfalk.

### MERE EFTERSLÆT FRA SØMANDSSTREJKEN

Paa dette Sted omtaltes sidste Uge nogle af de Domme, der var faldet i Anledning af Sømandsstrejken, hvor Kommunisterne for første Gang i Danmarks Historie havde anvendt tysk-russiske Terror-Metoder. Siden da har Landsretten dømt de kommunistiske Voldsmænd, der overfaldt og skamslog to Gadebetjente, der under Strejken patruljerede i Gasværkshavnen. En af disse Voldsmænd — Harry Møller — fik sin ved Byretten idømte Straf forhøjet fra fire til seks Maaneder, Otto Emil Andersen fik 10 Maaneders Fængsel og Ejner Robert Dahl fik sin otte Maaneders Byrets-Dom ligeledes forhøjet til ti Maaneder. Endelig forhøjedes Knud Harald Alfred Petersens Straf fra seks til otte Maaneder. For fire andre Synderes Vedkommende stadfæstedes Byretsdommen paa de fire Maaneders Fængsel. Naar man saa disse Stympere i Retten, fik man paa en Maade Medlidenhed med dem, fordi det var dem og ikke deres hjemlige og udenlandske Bagmænd, der fik den velfortjente Straf. Men forhaabentlig vil disse Domme virke afskrækkende ikke alene paa de dømte, men ogsaa paa andre unge Mennesker, der lader sig forlede til Forbrydelser mod Samfundet og deres Kammerater af velbetalte kommunistiske Agitatorer.

Det maa maaske være tilladt i denne Forbindelse at omtale, at ogsaa »en lille kommunistisk Embedsmand«, som Manden selv karakteriserer sig, Tyskeren Frantz Vogel, der listede sig over Grænsen paa et falsk Pas lydende paa Navnet Kuhlman, og som sandsynligvis hverken hedder Kuhlmann eller Vogel, i disse Dage er blevet idømt 80 Dages Fængsel. Man har haft en ret begrundet Mistanke om, at han tilhørte den Generalstab, der ledede den terroristiske Sømandsstrejke, men man har ikke kunnet føre Beviset herfor, antagelig fordi vort københavnske Politier altfor faatalligt til at have tilstrækkeligt stort Antal Mænd i Marken. Man har derfor maattet nøjes med at dømme ham for hans PASFALSKNER-VIRKSOMHED og for hans uberettigede og til Politiet uanmeldte Ophold her i Landet.

Hr. Kuhlmann-Vogel, eller hvad han nu hedder, har haft den Dristighed at appellere denne Dom. Det kan man jo gøre ret ustraffet i Lande, hvor liberalistiske og humanistiske Livsopfattelser præger ogsaa Domstolene, der i dette Tilfælde endda vil gaa ud af sin Vej for at redde dette værdifulde Menneskemateriale ved ad diplomatisk Vej at sørge for, at han, efter udstaaet Straf, ikke bliver udvist til Tyskland, men til det kommunistiske »Paradis« i Rusland — i Tyskland venter Strikken ham nemlig, i Rusland bliver han vel udnævnt til Æresoberst.

## ENGLAND OG SKIBSFARTEN

Her i Bladet er fornylig omtalt, at England i sine nye Handelstraktater har faaet indflettet en Paragraf om Benyttelsen af engelsk Tonnage, saaledes at Fragter betalt til engelske Redere tæller paa samme Maade som Import af engelske Varer.

Den første af disse Handelstraktater blev afsluttet med Sovjet-Rusland. Den virker efter Hensigten. England var ved at miste praktisk talt hele sin Skibsfart paa Østersøen, og da navnlig i Trælastbefragtingen, men nu vinder de engelske Redere igen Terrain, takket være Traktaten med Rusland. Forleden oplyste den ogsaa her i Landet velkendte engelske Politiker, Major Colville, Minister for Overseas Trade Department, at i de første fem Maaneder af 1934 har Sovjet-Rusland chartered 179 britiske Dampere repræsenterende 748,000 Pund Sterling Fragtindtægt imod 26 Dampere og £150,000 i de samme fem Maaneder i 1933. Major Colville oplyste ligeledes, at i Handelstraktaterne med Estland, Letland og Litauen var lignende Skibsfarts-Klausuler blevet indført.

I denne Forbindelse kan vi tilføje, at i Henhold til Juni Maanedes Rapport fra Moscow Norodny Bank havde Anglo-Sovjet Shipping Co. fragtet tre Femtedele britiske Skibe af samtlige Skibe chartered, og at i det første Halvaar havde Anglo-Sovjet fragtet 319 Skibe, hvoraf 204 eller 64 Procent var britiske. Dette er et helt nyt og ikke ufarligt Moment i den internationale Skibsfart — England er som bekendt det europæiske Land, der importerer mere fra de fleste andre Lande end det eksporterer til disse.

*Svensk Sjøfartstidning*, den svenske Rederiforenings officielle Organ, kommer i sit sidste Nummer ind paa Spørgsnaalet om Englands Skibsfarts-Krav. Englænderne, skriver det svenske Blad, har den Vane altid at optræde som den forurettede i den nuværende ruinerende Skibsfarts-Konkurrence. Det vilde ingen Skade gøre, hvis en Englænder vilde tale rent ud af Posen og gøre sine Landsmænd fortrolig med, at de har større Anledning til Samarbejde med andre Landes Redere end at forlange Forholdsregler til at bekæmpe den udenlandske Skibsfart. Før Krigen, fortsætter vor svenske Kollega, repræsenterede den britiske Handelsflaade cirka 50 Procent af Verdenstonnagen; idag er den mindre end 30 Procent af samme. Men Storbritanniens Eksport og Import repræsenterer langfra 30 Procent af Verdenshandelen. Altsaa sælger den britiske Handelsflaade i allerhøjeste Grad sin *service* til andre Lande. Gaar man ud fra, at Depressionen i Skibsfart er Resultatet af et Tonnage-Overskud i Forhold til Verdenshandelens Nedgang, er det indlysende, at Sælgeren af shipping service kan ikke staa frem og forlange Koncessioner. Britiske Skibe fragter 90 Procent af Handelen mellem Storbritannien og Kronlandene, 60 Procent af Handelen mellem Empiret og den øvrige Verden og omtrent 20 Procent af Handelen mellem andre Lande, saa Storbritannien har virkelig ikke Grund til at beklage sig over, at andre Lande tager Forholdsregler til at sikre sig, at deres egne Skibe sikrer sig 50 Procent af Lasterne mellem deres egne Havne og andre Lande.

Som man ser, der er paa Skibsfartens, som paa alle andre Omraader, mere end een Side til de Problemer, der foreligger.

## MANGELN PAA ORDRER TIL DE BRITISKE VÆRFTER UDSIGT TIL EN »MØRK VINTER«

Af Sir Archibald Hurd

(Redaktør og Udgiver af "The Shipping World")

Til Trods for den Bedring, der er indtraadt i Skibsbyggeriet for nylig, er Udsigterne for den kommende Vinter mørke, paa sine Steder endog meget mørke. Et fejlagtigt Indtryk af Skibsbyggeriets Kaar er blevet fremkaldt ved en Bekendtgørelse fra Lloyd's Register om, at den Tonnage, der i Øjeblikket er under Bygning, ligger ca. 300,000 Tons over det tilsvarende Tal for i Fjor og om, at næsten Halvdelen (47.6 Procent) bliver bygget paa britiske Værfter.

En Statistik over de Fartøjer, hvis Bygning er blevet paabegyndt i de sidste fire Kvartaler eller som er løbet af Stabelen ved britiske Værfter, vil give et sandere Billede af Forholdene indenfor Industrien, i Særdeleshed naar man tager i Betragtning, at de britiske Værfters Maksimumskapacitet stadig ligger over 2,000,000 Tons.

	Skibe, hvis Bygning er paabegyndt		Skibe, der er løbet af Stabelen	
	Antal	Bruttotons	Antal	Bruttotons
September, 1933 . . . . .	37	39,670	45	42,077
December, 1933 . . . . .	37	74,701	34	65,274
Marts, 1934 . . . . .	52	203,012	29	34,839
Juni, 1934 . . . . .	51	146,653	27	39,954

Mange af de Fartøjer, der i Øjeblikket er under Opførelse, vil løbe af Stabelen i de kommende to-tre Maaneder, og saa vil den opadgaaende Bevægelse, vi omtalte før, standse, ligesom Tilgangen af Lærlinge indenfor de forskellige Skibsbygningsfag vil blive reduceret.

Af Hensyn til Beskæftigelsen og af Hensyn til Tilstedeværelsen af et tilstrækkeligt Udbud af faglært Arbejdskraft er Situationen af en saadan Karakter, at

den berettiger Regeringen til at iværksætte Nødforanstaltninger af midlertidig Art, indtil der atter opstaa en normal Efterspørgsel efter Nybygninger.

I November 1921 (Kulminationspunktet for Efterkrigstidens Skibsbyggeri) var 358,790 Mand beskæftiget indenfor det britiske Skibsbyggeri.

Nu er der kun indregistreret 169,310 Skibsværftsarbejdere, og af disse er ikke mindre end 46.1 Procent, eller næsten Halvdelen, arbejdsløse.

Det er rigtig nok, at der er flere, der faar Løn udbetalt, end for ca. et Aar siden. Visse Distrikter har klaret sig bedre end andre, i Særdeleshed i saadanne Distrikter, hvor man bygger stærkt specialiserede Skibe som f. Eks. Skibe med Køleanlæg. Ordre placeret af det britiske Admiralitet har ogsaa bidraget sit til at lette Situationen. Men ser man paa Industrien som Helhed, er den generelle Stilling ugunstig og vil om et Par Maaneder forværres, medmindre der indløber en hel Del Ordre, i Særdeleshed Ordre paa Fragtskibe. **Admiralitetet kunde bøde meget paa Situationen ved at fremskynde sine Ordre endnu mere. Man glemmer undertiden, at før Krigen arbejdede en Fjerdedel af al den Arbejdskraft, der var beskæftiget indenfor Skibsbygningsindustrien, for Krigsflaaden.**

Arbejdsløsheden indenfor den britiske Skibsbygningsindustri er mere udbredt end inden for nogen anden Industri, hvilket fremgaar af det britiske Arbejdsministeriums sidste Tal, der gælder for den 25. Juni 1934. I første Talkolonne angives den faktiske Arbejdsløshed den 25. Juni i Aar, maalt i Procent, i den anden Talkolonne angives den procentvise Nedgang i Arbejdsløsheden siden den 25. Juni i Fjor.

## KØBENHAVNS HAVNS UDVIKLING I DE SIDSTE 25 AAR

Den 30. December 1908 fejrede Københavns Havn 50-Aars Dagen for Havnens Bestaaen som *selvstændig* Institution ved Udgivelsen af et Mindeskrift, forfattet af Gerhard L. Grove. Der er nu gaaet yderligere 25 Aar, og Havnen har ment det rettest at »fæstne denne Tid i et Skrift«, og man anmodede derfor Havnebygmester G. Lorentz, der i over 40 Aar har virket i Havnevæsenets Tjeneste, om at udarbejde dette.

I et Forord til dette Mindeskrift skriver Havnedirektør, Kaptajn W. Laub, at man har ønsket at give en Beskrivelse af og en Oversigt over Udvidelser og Forbedringer, som har fundet Sted i disse 25 Aar, og tillige en Omtale af hele Havnens nuværende Standpunkt ved Udgangen af denne Periode, navnlig da disse Aar har været rige paa Tildragelser og Foreteelser i Havnens Liv og Udvikling. Det er Havnevæsenets Haab, skriver Havnedirektøren, at dette Skrift vil udbrede Kendskabet til den Betydning, Københavns Havn har for København og Landet, og dermed Forstaaelsen af hvor vigtigt det er, at Havnen stadig forbedres paa alle Omraader, saa den derved altid fuldt kan virke til Gavn for sine Kunder, som i Virkeligheden er alle de forskellige Erhverv og dermed hele Københavns Befolkning.

Havnebygmester G. Lorentz's Bog er først og fremmest et havneteknisk Værk. Man faar mere at vide om Havnens Indretning og Udvidelser og Udvidelsesmuligheder end om dens Benyttelse. Men til Trods for denne Ensidighed, eller maaske rettere paa Grund af denne Ensidighed har Forfatteren givet os et yderst detailleret og meget værdifuldt Værk om den havnetekniske Udvikling i disse de mest begivenhedsrige Aar i Havnens Tilværelse. Det er en Bog sprængfuld af Viden og Kunnen, og den dækker i Virkeligheden ikke alene over de sidste 25 Aar, men over alle de 75 Aar, hvori Københavns Havn var en selvstændig Institution.

### Den enorme Bolværkslængde

Ser man hen til Havnens samlede Bolværkslængde paa ca. 36 Kilometer, siger Forfatteren, er denne uforholdsmæssig stor i Forhold til Havnens Trafik og maa begrundes for en stor Del af de moderate Omkostninger ved Kajanlæggenes Opførelse som Følge af Havnens gode, haarde Bund af Ler og Grus ovenpaa Kalk. Københavns Havn har 5 Kilometer mere Bolværkslængde end Hamburg, og overgaas kun af London og Liverpool med henholdsvis 41 og 25 Kilometer. Antwerpen har en Kilometer og Rotterdam 4 Kilometer Bolværkslængde mindre end København. Men medens København har 176 Netto Register Tons Trafik pr. løbende Meter Bolværk har Hamburg 582, Rotterdam 426, Göteborg 420, Antwerpen 406, Gdynia 354, London 348, Hull 319, Liverpool 254. Som Følge heraf er København i Stand til at give bedre *despatch* end de fleste andre Verdenshavne.

Bolværkslængden i Københavns Havn var iøvrigt 12 Kilometer i 1858 (Göteborg's er i Dag 10 og Gdynia's 8 Kilometer). Den er i de forløbne 75 Aar steget jævnt. I 1908 var den vokset til 28 Kilometer og i de sidste 25 Aar med ca. 8 Kilometer til 36 Kilometer.

Naar Københavns Bolværkslængde er usædvanlig stor i Forhold til dens ingaaende Tonnage, skyldes det i nogen Grad, at Københavns Havn trafikeres af mindre dybtgaaende Skibe, væsentlig fra Østersøen, medens, henleder Forfatteren Opmærksomheden paa, at Verdenshavne som Hamburg, Antwerpen og Rotterdam hovedsagelig benyttes af Oceantrafikken.

Hovedejeren af Københavns Bolværker er Havnen selv. Dog ejer Staten mindre Bolværksstrækninger paa Slotsholmen, paa begge Sider af Marmorbroen,

ved Statsbanernes Færgeleje i Frihavnen og ved den Grønlandske Handels Plads, tilsammen 1,135 Meter. Kommunen besidder Bolværksstrækninger paa tilsammen 1,737 Meter og endelig tilhører 9,294 Meter private Ejere.

Medens tidligere de fleste af Broerne over de københavnske Kanaler var bevægelige, er disse med enkelte Undtagelser ved de sidste Ombygninger byggede som faste Broer. Man har saaledes nu kun tilbage i Havnen 4 bevægelige Broer, nemlig Knippelsbro, Langebro, Nyhavnsbroen og Frederiksholm-Kanalbroen, medens der for Tiden findes 19 faste Broer. Medens de fleste af de faste Broer er overgaaet til Kommunen til Eje og Vedligeholdelse, administreres de fire bevægelige Broer af Havnevæsenet med Hensyn til Drift og Vedligeholdelse, for enkeltes Vedkommende mod hel eller delvis Refusion.

### Havnen — et rentabelt Foretagende.

Forfatteren opkaster det Spørgsmaal, om Havnen betragtet som en Forretning kan kaldes *et rentabelt Foretagende* — og han siger dertil, at der kan maaske være delte Meninger derom. Ved Spørgsmaalet om Rentabilitet bliver det afgørende Størrelsen af den Anlægs kapital, der skal forrentes, og denne Kapitals Opgørelse ud fra rent forretningsmæssige Grundsætninger foreligger ikke. Imidlertid mener Havnebygmesteren, at Havnens Stilling som selvstændig Institution af offentlig Karakter har betinget en god finansiel Stilling; og den Omstændighed, at Havnen har været i Stand til at præstere overordentlig store Afbetalinger paa de Laan, den har optaget til Nyanlæg, tyder ogsaa paa, at det staar godt til i økonomisk Henseende. Gældsbyrden, der i 1922 naaede sit Maximum med 34.4 Millioner Kroner, er nu bragt ned til 18.8 Millioner.

Hvad Trafikken i Havnen angaar, viser grafisk Kurve, at man i 1918 var nede paa en Minimums- trafik paa lidt over 10,000 indgaaende Skibe, medens man i 1933 naaede Maximumstrafikken: 24,000 indgaaende Skibe. Forfatteren gør opmærksom paa, at man ved Sammenligning med Trafikken paa de udenlandske Havne maa fordoble Tallene for Københavns Vedkommende, da man her kun tæller den indgaaende Skibstrafik.

Forfatteren fremsætter en meget interessant og kronologisk Oversigt over de større Arbejder, som er udført af Havnevæsenet i 25 Aaret 1909—1933 og Udgifterne ved disse. De sidstnævnte andrager godt 45 Millioner Kroner og desuden er der i Øjeblikket Arbejder i Gang til en Bekostning af 6½ Million Kroner. Yderligere omgaas Havnevæsenet med andre, store Udvidelser.

## TANKSKIBS-REDERMØDET

Paa Tankskibsredermødet i London i Tirsdags aflagde Formanden, Schwierwater Beretning om Foreningens Virksomhed. Han udtalte i denne Forbindelse, at der ikke siden Oprettelsen af »International Tanker Pool« den 3. Maj havde vist sig nogen uforudset Vanskelighed for Administrationen, og Foreningens Arbejde gik roligt og tilfredsstillende. Formanden pegede paa, at dette var den første internationale Skibsfartsrationaliseringsplan, og den bidrog i høj Grad til at opmuntre det Samarbejde, der er udvist af Repræsentanter for Redere i alle de paagældende Lande baade under de forudgaaende Forhandlinger og efter Foreningens Dannelse.

Skibsreder A. P. Møller blev ved Mødet indvalgt i Poolens Bestyrelse.

## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

### ENGELSK SKIBSFARTSPROBLEMER

Som Følge af den Erfaring Lord Essendon har høstet i sin Egenskab af Formand i Bestyrelsen for Furness, Withy & Co. Ltd. kunde han ved dette Selskabs Aarsmøde forleden udpensle nogle af de Vanskeligheder, den britiske Skibsfart staar overfor. For første Gang i fyrretyve Aar har Selskabet ikke kunnet betale Dividende til Stamaktionærerne, og at Selskabet overhovedet har haft et Overskud, skyldes i væsentlig Grad Bidrag fra subsidiære Virksomheder, der ikke direkte giver sig af med Skibsfart. Det er en kendt Sag, at The Furness Lines i Samarbejde med The Royal Mail Line og Holland-Amerika-Linien har oparbejdet en meget fin regulær Forbindelse mellem U.K. og Havnene paa Pacifikkysten. Farten fra Pacifichavnene hjem er i nogen Grad blevet ramt af den nye britiske Told paa frisk Frugt, men ogsaa af, hvad Lord Essendon kalder den »ubeføjede og ubillige« Konkurrence fra visse kontinentale Liniers Side, som udnytter Købekraften i Storbritannien til at skabe sig en Basis for deres Rute fra Pacifickysten til Havne paa Kontinentet. The Prince Line, der er en subsidiær Linie til Furness Linjerne, møder en »økonomisk uforvarselig« Konkurrence paa sin Rute fra New York til Orienten og Sydamerika, da Selskabet paa sidstnævnte Rute skal konkurrere med et nordamerikansk Selskab, der til dette Formaal faar 1,250,000 Dollars i Subsidier aarligt. I Farten fra Argentina og hjem rammes Selskabets betydningsfulde Flaade af Køleskibe af den britiske Regerings Kødkontingenteringspolitik, en Politik, Lord Essendon skarpt kritiserede, idet han hævdede, at disse Kvoter var til stor Skade for andre Industrier, heri

indbefattet Skibsfarten, uden at denne Politik gavnede den britiske Landmand i mindste Maade. I denne Forbindelse udtalte Lord Essendon, at den saakaldte »Oksekødssubsidie« vilde komme til at koste Regeringen 50 Procent mere end den foreslaaede Trampskibsfartssubsidie, en Subsidie, som de føromtaltte Køleskibe, der i Øjeblikket sejler med Tab som Følge af Regeringens Kødpolitik, ikke engang vilde faa Andel i. Det er næsten overflødig at henlede vore Læses Opmærksomhed paa den Del af Lord Essendon's Tale, hvor han beskæftigede sig med Regeringens Skibsfartspolitik. Lord Essendon udtalte, at Erhvervet paaskønnede den Hjælp, der var blevet ydet det, og at det vilde gøre alt for at opfylde de Betingelser, Regeringen stillede, men, som saa mange af sine Kolleger blandt Skibsrederne, nærer han det Standpunkt, at Ophugnings- og Nybygningsplanerne ikke vil hjælpe Skibsfarten stort, ja, endog indeholder skadelige Momenter. Lord Essendon holder fast ved sin Tro paa, at bortset fra en Opgang i den internationale Handel, ligger den eneste lykkelige Løsning af Skibsfartsmiscren i en Afskaffelse af Handelsrestriktionerne, og i at man gennem internationale Aftaler søger at skabe en sundere Basis for Industrien og at tilpasse Udbudet af Tonnage i Drift til det eksisterende Handelsvolumen. Lord Essendon mener desuden, at Mulighederne for at kunne træffe saadanne Aftaler er gunstigere nu, end de har været, men han er tillige klar over, at dette Stykke Arbejde vil tage en vis Tid, og i Mellemtiden vil den britiske Skibsreders Lod være »tornefuldt og urentabelt«.

Lloyds List.

### MANGELN PAA ORDRER TIL DE BRITISKE VÆRFTER

FORTSAT FRA SIDE 358

Distrikt		
London .....	29.6	— 6.2
South-Eastern .....	11.7	— 3.2
South-Western .....	20.2	— 6.7
Midlands .....	19.7	—37.8
North-Eastern .....	62.1	—13.7
North-Western .....	43.6	— 9.5
Skotland .....	50.9	—23.8
Wales .....	61.8	— 6.7
Nordirland .....	44.7	—36.7
Storbritannien og Nord- irland .....	46.1	—15.0

Paa Nordøstkysten af England er tre Femtedele af Skibsbygningsindustriens Folk stadig ubeskæftigede og i Skotland er 50 Procent stadig uden Arbejde til Trods for Opgangen i Antallet af Nybygninger.

Den mest beklagelige Side af Sagen er Nedgangen i Lærlingeantallet. Man skal mange Aar tilbage for at finde en normal Tilstrømning af Lærlinge til Faget, hvilket skyldes det pessimistiske Syn paa Skibsbygningsindustriens Fremtid i de Arbejderhjem, hvorfra Skibsværfternes faglærte Arbejdskraft er blevet rekruteret i mange Generationer. Tendensen til at undgaa Skibsbygning- og Skibsmotorbygningsfagene — indenfor dette sidste Fag er der i Øjeblikket en Arbejdsløshed paa 32.9 Procent — vil blive endnu mere udpræget i de næste Par Maaneder, medmindre man gør sig en Kraftanstrengelse for at skabe mere Arbejde, i Særdeleshed ved Fremskaffelsen af Ordre paa Bygningen af Fragtskibe til saavel Rute- som Trampfart. En for ringe Tilgang af Lærlinge er et alvorligt Problem, og den britiske Regering kan i disse urolige Tider ikke se bort fra, at der muligvis kommer en ny Krig, hvor hele Nationens Sikkerhed og

dens Forsyning med Fødemidler maaske i højere Grad vil komme til at bero paa, at der findes et tilstrækkeligt Antal Skibsværftsarbejdere end paa Antallet af Krigsskibe, Regimenter og Flyvemaskiner.

Det skyldes utvivlsomt Mr. Runciman's Kendskab til de officielle Arbejdsløshedstal indenfor Faget samt Formodningen om, at disse vilde forværres i de kommende Maaneder, at han i en Tale i Underhuset for nylig udtalte:

»Jeg er lige saa stærkt berettiget til at varetage Skibsbygningsindustriens Interesser som Skibsredernes, og jeg udtaler nu her paa dette Sted, at hvis vi ad legitim Vej ved Hjælp af de eksisterende Skibsfartsorganisationer kan hidrage til at faa flere Ordre placerede paa nye Skibe, kunde dette ikke gøres paa et mere belejlig Tidspunkt, og ej heller kunde disse være til større Gavn for Skibsbygningsindustrien end netop i den kritiske Periode, den i Øjeblikket befinder sig i.«

Den britiske Regerings »Ophugnings- og Nybygningsplan« er yderst moderat. Medmindre den udvides betydeligt og møder en sympatisk Forstaaelse hos Ejerne af den gamle Tonnage — ca. 3,500,000 Tons — vil nogle af de britiske Værfter ligge lige saa stille om et Par Maaneder som paa et hvilket som helst andet Tidspunkt af Depressionen, og baade i Underhuset og udenfor dette burde man søge at lægge et Tryk paa Admiralitetet, saa det foretog sig noget til Gavn for Skibsbygningsindustrien.

Skibsværfter uden Arbejde er ikke blot en fejlagtig Politik, naar man tager Landets fremtidige Fornødenheder under en eventuel Krisetilstand i Betragtning, men har tillige den sørgelige Virkning, at der trækkes godt paa Arbejdsløshedskasserne og gives godt Stof til de politiske Agitatorer, der ved Indgangene til Arbejdspladserne og paa Gadehjørnerne fremsætter Doktriner, der er i Strid med den bestaaende Samfundsorden.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

København, den 31. Juli 1934.

For den, der — naar med Mellenrum Lejlighed der- til gaves — i disse Spalter gentagende Gange slog til Lyd for Ophugningsproblemet, er det en særlig Tilfredsstillelse at se et førende engelsk Skibsfarts-Dagblad som "Daily Freight Register" give i første Række Ophugningerne Æren for den Bedring af Fragtmarkedet, som langsomt er oparbejdet, samt det Faktum, at der med tilsyneladende al god Grund kan ses hen til en fortsat gunstig Udvikling. I en samtidig skrevet Fragtmarkedsrapport udtaler det højtansete "Fairplay" sig i lignende Vendinger, ogsaa med Hensyn til Fremtidsudsigterne. Naar "Fairplay" gør dette, maa skam selv den mest haardkogte Pessimist tro paa, at det virkelig begynder at lysne forude. I denne Forbindelse er det bemærkelsesværdigt, at den engelske Regering har udtalt sin Villighed til at fremme Ophugningerne ved Ydelse af billige Laan til Bygning af ny Tonnage som Erstatning for den ophuggede, og vel at bemærke: paa Basis af 1 nyt Skib for hver 3 ophuggede.

#### TRÆLASTMARKEDET

Den umiskendelige Afslappelse, som i de sidste Par Uger har præget dette Marked, turde næppe give Anledning til Bekymring, om saa stærkt et Ord overhovedet er paa sin Plads i denne Forbindelse. Dels skyldes den utvivlsomt Ferietiden, dels den *Reaktion*, der naturnødvendigt følger efter *Aktion*. Navnlige Juni Maaned opviste en voldsom Aktivitet paa Befragtnings-området. Denne Aktivitet vil forventelig inden længe blive genoptaget og en yderligere Stimulans tør man vente af de langvarige Ophold, som Skibene i den senere Tid har været udsat for i visse Hvidehavshavne og Leningrad samt adskillige engelske Lossehavne. For sidstnævntes Vedkommende har som velbekendt en saa betydende Importhavn som Hull allerede længe været "congested". I Victoria Dock er der for Tiden mindst 12—14 Dages Tørn, og det samme er i mindre Grad Tilfældet i Boness og Sharpness. Foruden Ventetiden kommer hertil, at der i disse og ligestillede Havne maa regnes med langsommere Losning, naar denne endelig paabegyndes.

Af Ugens Afslutning kan anføres:

595 Std. Pateniemi og Kemi/Bordeaux, 41/6d.; 1300 Std. Kaskø og Yxpila/London, 29/-; 725 Std. Raumo og Walkom/King's Lynn, 34/-; 580 Std. Raumo og Wasklot/Garston, 43/-.

Leningrad: 400 Std. Papenburg, 40/-; 450 Std. 2 Wesermünde, 37/9d., 700 Std. Leer 35/3d.

Hvidehavet: 531 std. Archangelsk/København og Odense, 47 /6d.

Canada: 650 std. Pugwash/Dublin, Belfast og Tyne Dock, 60/-. 1,000 std. Rimouski/Belfast og London, 48/-.

Notering: 500/750 stds. Pictou el. Pugwash/Manchester, 51/3d.

#### KUL, KOKS etc.

Markedet karakteriseres bedst ved at nævne, at mange Baade vedblivende returnerer i Ballast, selv i Tilfælde, hvor Ladning kan faas fra Lossehavnen. Det er ogsaa et meget talende Eksempel at anføre, at 3,000 Tonner fornylig saa sin Fordel i at acceptere Delladning Koks fremfor fuld Ladning, idet i førstnævnte Tilfælde Trimmeudgifterne spares. Af Ugens faatallige Afslutninger kan nævnes:

Tyne Range/Mariager, 2,200 Tons Kul, 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d., 500

Losning. Tyne Range/Lindholm Bro, 2,700 Tons Kul, 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> — 600 Losning.

#### MIDDELHAVET etc.

*Nedgaende:* Trods øjeblikkelig aftagende Efter-spørgsel er Markedet vedblivende meget fast. Der blev igen betalt 8/6d. til Alexandria; denne Gang fra Tyne Range, 6,500 Tons. Af Noteringerne kan nævnes:

*Tyne Range:* Barcelona, 2,200 Tons, 10/9d. Oran./Algiers, any size, 8/-. Marseilles 3,500/5,000 Tons, 7/9d. Genoa Range, any size, 7/3d. Alexandria, 6,000/7,000 Tons 8/3d.—8/6d.

#### Hjemgaende:

*Donau* er endnu ganske uvirksom, og de Høstbulletiner, der er indløbet fra disse Kanter, berettiger til at spørge, om man i det hele taget kan forvente nogen nævneværdig Tonnageefterspørgsel herfra. Fra Sortehavshavnene vides igen kun en enkelt Afslutning foretaget: 5,800 Tons til U.K.-Cont. 96/d., 25/8 cancelling. Derimod sluttedes adskillige forholdsvis store Baade for general cargo til Dalny eller Shanghai, og der blev i flere Tilfælde betalt 16/- for 7,000 Tonnere, Basis F.I.O., hvilket er 16/d. mere end sidst.

Det egentlige Middelhavsmarked er og bliver dødt.

#### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

*Montreal* byder stadig Trampbaadene yderst faa Chancer, hvad forsaavidt dog ikke er nogen Overraskelse, idet det allerede ved Maanedens Begyndelse var at forudse, at en væsentlig Bedring tidligst kunde ventes i August. Af Specialladninger kan nævnes 15/20 Ladninger Æbler à 60,000—80,000 cbft. (8,000—12,000 Tønder) fra Fundy Bay til U.K., Oktober/November/December, for hvilke antydes 2/3d. pr. Tønde.

De øvrige nordamerikanske Markeder: Northern Range, Gulfen, Cuba og Pacificysten har desværre intet at lade deres nordlige Kollega høre, dog udbyder Northern Range vedblivende store Mængder gl. Jern, saavel til Europa og navnlig Japan. For sidst nævnte Destination sluttedes samme Dag 3 norske Dieselbaade for tilsammen 23,000 Tons til 13/-.

#### SYD-AMERIKA

Vandstanden paa Paranafloden volder stadig Reder- ne Kvaler. Fra den 10/7 til 23/7 faldt den til Eksempel mellem San Lorenzo og Rosario fra 20' 6" til 19' 3" og yderligere betydelig Reduktion forudses i nærmeste Dage. De kolossale Afskibninger i Juni og i indeværende Maaned har uundgaaeligt medført en mindre Afspænding, der dog efter de foreliggende Oplysninger at regne kan betragtes som værende kun forbigaaende. Den seneste Annulleringstermin, der hidtil er arrangeret, er 25de Oktober, pr. hvilken Dato 7,000 Tonner sluttedes n.a. Rosario/U.K.-Antwerpen eller Rotterdam til 16/6d. Basis. Endvidere bør nævnes: 7,300 Tons n.a. Santa Fé/Antwerpen, Rotterdam el. Amsterdam, 6/15. August, 18/6d. Basis.

#### ØSTEN

Her er det Bønnerne fra Manchuriet, der paakalder størst Interesse. Imod sidst 21/- fra *Dalny* betales nu først 21/6d., senere 22/- og 22/3d. og sluttelig 22/6d. for 7,000/8,000 Tonnere til Rotterdam el. Hamburg, 1/3d. mere Hull eller Scandinavien, August/September, Vladivostock ca. 1/9d. mere. Australien var uforandret fast i 24/6d. og 25/9d. fra henholdsvis Vest- og Sydlandet, men sluttelig opnaede 7,700 Tonner 25/- henholdsvis 26/-, 20/9 cancelling.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

AABENRAA

**P. F. CLEEMANN**ETABLERET 1879  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AABENRAA**

Statstelefon 182-482 Telgr.-Adr. Cleemann

FAABORG

**P. A. NIELSEN**EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE  
**FAABORG**

Telegramadresse: NIELSEN Telefon Nr. 9 &amp; 509

AALBORG

**CHR. JENSEN**EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AALBORG**Telefon: 2256  
Statstelefon 40Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«

HOLBÆK

**JØRGEN L. FISKE**(H. MUNCH'S EFTL.)  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)  
Telefon Nr. 166 HAVNEVEJ 40  
**HOLBÆK** Telegr.-Adr.: »Fisker«  
ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN  
Lloyds Agent  
Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

KJØGE

**RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.**

(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)

**AALBORG**

LLOYD'S AGENT

Telefon: 4120  
Statstelefon: 16Telegram-Adr.:  
»Maritime«**F. OHLSSON'S EFTF.**ETABLERET 1878  
INDEHAVER: A. SØRENSEN  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**KJØGE**

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

KORSØR

**JOHS. UTZON**EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AALBORG**Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2Telegram-Adresse:  
»UTZON«**P. JØRGENSEN & CO.**SKIBSMÆGLERFORRETNING  
Grundlagt 1867  
Indehaver: J. U. JEPSEN, statsautoriseret Skibsmægler  
**KORSØR**  
Telegram-Adresse: JØRGENSEN Telefon: 6 (3 Linier)  
The BOE Code Statstelefon: 11  
Efter Kontortid: 127

KØBENHAVN

**BERGMANN, SMITH & CO.**SKIBSMÆGLERE  
**AARHUS**TELEFON 1901 — 4019  
STATSTELEFON 13TELEGR.-ADR.  
»BERGSMITHS«**ALFRED CHRISTENSEN**

Telgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43 Telf. 221

Dampskibsreder  
Dampskibs- og Havariagent  
Befragtningsforretning**Rasmus Christensen**

Statsautoriseret Skibsmægler

**AARHUS**

Telef. 149. Statstelf. 99. Telgr.-Adr. „Racist“

**MARIUS NIELSEN & SØN**Edsv. Skibsmæglere & Dampskibsrederi  
DAMPKIBS- & HAVARIAGENT  
BEFRAGTNINGSFORRETNINGTel.-Adr. »Marluson«  
Statstelefon 196Kalvebod Brygge 4  
København V.

RANDERS

**Carl v. d. Hude,**

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1876

**Aarhus**

Telegr.-Adr.: Hude Telefon 81-82. Statstelefon 3

**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**INDEHAVER J. CHR. J. BACH  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER**RANDERS**Statstelefon No. 9 · Telefon No. 70 & 1299  
Telegram-Adresse: Broker

BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**SKIBSMÆGLER  
**BANDHOLM**

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«**CARL HASSAGER & CO**Indehaver V. H. NISTED  
Statsautoriseret Skibsmægler**RANDERS**Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. "Hassager"

# FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Styrmændene har opsagt Dispensations-Overenskomsten

Dansk Styrmandsforenings Bestyrelse har tilstillet Dansk Dampskibsrederiforening følgende Skrivelse:

»Da Forholdene for Skibsfarten har udviklet sig saaledes, at de oplagte Skibe atter er kommen i Fart og forhaabentlig vedbliver dermed, har vor Bestyrelse paa et Møde den 3die ds. vedtaget at opsigte den, den 7. April 1933 mellem Dansk Dampskibsrederiforening og Dansk Styrmandsforening oprettede Dispensationsaftale og de i Henhold til denne givne Dispensationer, til Ophør den 15. Oktober 1934, saaledes at Overenskomstens Paragraf 1 fra dette Tidspunkt atter er i Kraft i sin fulde Udstrækning.«

— Den paagældende Dispensation er fra Bestemmelsen om tre Maaneders Opsigelse. I Tilfælde af Oplægning har Rederiet haft Ret til at afmønstre Styrmænd og Maskinmestre uden at betale Hyre længere end til Fratrædelsesdatoen.

## Kapital-Nedskrivning i Aabenraa-Rederiet M. Jebsen

Aabenraa-Rederiet M. Jebsen, Aktieselskab, har nedskrevet Kapitalen med 690,000 Kr. uden Udbetaling til Aktionærerne. Aktiekapitalen udgør herefter 1,150,000 Kroner.

Selskabet ejer Damperen »Clara Jebsen«, bygget i 1922, Damperen »Michael Jebsen«, bygget i 1927, og Damperen »Gustav Diederiksen«, bygget i 1930. Bestyrelsen bestaar af Kaptajn Hans Schlaikier, Formand, Joh. Jessen, Næstformand, og Landsretssagfører William Schmidt.

Regnskabet for 1932—33 udviste et Overskud paa 87,347 Kr. og der udbetales 4 pCt. i December til Aktionærerne.

## Maskinisteksaminer i København.

Ved de nu afsluttede Maskinisteksaminer i København har Resultatet været følgende, meddeler Direktøren for Maskinistundervisningen:

Til *Motorpasserprøven* indstillede sig 1 Eksaminand, som bestod. Til *Maskinpasserprøven* 5 Eksaminander, som bestod. Til *den almindelige Maskinisteksamen* 78 Eksaminander, hvoraf 63 bestod. Til *den udvidede Maskinisteksamen Hjælpefag* 69 Eksaminander, hvoraf 64 bestod, *Maskinfag* 69 Eksaminander, hvoraf 63 bestod, *Elektrotekniske Fag* 65 Eksaminander, hvoraf 62 bestod. Til *Haandværksprøven* 25 Eksaminander, som alle bestod. Til *Elektroinstallatør-Prøven for Maskinister* indstillede sig 41 Eksaminander, hvoraf 33 bestod.

## Lodstvang i Peru

Det norske Udenrigsministerium meddeler, at i Henhold til den nye peruanske Lodslov, som traadte i Kraft i April d. A., skal alle Handelsfartøjer paa over 100 Registertons tage Lods i Havnene Talara, Paita, Pimentel, Elen, Pascamayo, Chimaca, Salaverry, Supe, Huacho, Callao, Pisco, Mollendo, Ilo og Iquitos (Amazonfloden).

Undtaget fra denne Lodspligt er alle peruanske Fartøjer, hvis Førere eller Styrmænd har Udnævnelse som Lods, og de peruanske Fartøjer, som gaar i Kystfart. Dette lyder temmelig nær af Flagdiskrimination.

Følgende Tarif er fastsat:

Baade fra	100 til	500 reg. tons	Soles	oro	10.—
	500	- 1,000	—	S/o	15.—
	1,001	- 2,000	—	-	30.—
	2,001	- 3,000	—	-	35.—
	3,001	- 4,000	—	-	40.—
	4,001	- 5,000	—	-	45.—
	5,001	- 6,000	—	-	50.—
	6,001	- 7,000	—	-	55.—
	7,001	- 8,000	—	-	60.—
	8,001	- 9,000	—	-	70.—
	9,001	- 10,000	—	-	80.—

og over 10,000 reg. tons S/o 0.01 pr. reg. ton.

Artikel 69 bestemmer, at Baade, som ser sig nødt til at gaa ud eller ind uden Los, naar det er umuligt for Lodsens at komme ombord paa Grund af Søgang eller anden lovlig Aarsag, ikke skal betale Lodsafgift.

## Vandstandssignalerne i Drogden

I nær Fremtid vil Installationen paa »Nordre-Rose« Fyrtaarn til Afgivelse af Vandstandssignaler i Drogden blive forandret saaledes, at Masten bortfalder og erstattes med en vandret Arm paa hver Side af Fyrtaarnet.

Efter Forandringen vil Signalerne om Dagen blive givet, som følger: Signalerne gives fra en Tværmast paa hver Side af Fyrtaarnet. En Ballon samtidig under hver Nok betyder Middelvandstand. Balloner hejst Vest for Fyrtaarnet betyder, at Vandstanden er over Middelvandstand, og Balloner hejst Øst for Fyrtaarnet betyder, at Vandstanden er under Middelvandstand; een Ballon tæt ved Fyrtaarnet betyder 0,2 m, een Ballon under Nokken

betyder 0.4 m, to Balloner tæt ved Fyrtaarnet betyder 0.6 m og to Balloner under Nokken betyder 0.8 m eller derover. En Stander hejst i Forbindelse med et af ovennævnte Signaler betyder, at Talværdien af den ved dette angivne Vandstand reduceres med 0.1 m. Natsignalerne bliver uforandrede.

## Indkomne Skibe i Københavns Havn i Juni 1934

Nation	Antal	Register tons
Danske	1,995	394,777
Svenske	391	77,282
Norske	18	25,049
Tyske	112	25,070
Engelske	17	14,045
Franske	1	813
Finske	33	23,706
Russiske	2	3,521
Hollandske	26	18,770
Estlandske	18	6,053
Islandske	3	2,569
Amerikanske	6	18,925
Polske	1	1,252
<b>Ialt</b>	<b>2,623</b>	<b>611,822</b>

## Ny Sandsuger fra Helsingør

Ved A/S Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri søsattes Torsdag den 26. Juli en ny Sandsuger til A/S Carl Nielsen, København.

Skibets Hoveddimensioner er: Længde mellem P.P. 48 m; Bredde 9.5 m; Dybde 4.2 m; Bæreevne ca. 720 Tons.

Det bygges til Bureau Veritas' højeste Klasse. Fremdrivningsmaskineriet bliver en Tregangs-Skibsdampmaskine, som udvikler ca. 500 IHK, og som kobles henholdsvis til Skrueaksel og Sandpumpe. Skibet forsynes med 1 cylindrisk Kedel med Overhedning.

Skibet døbes af Fru Carl Nielsen med Navnet »Stenbjørn«.

## Tonnage-Ophobning i Boness og Sharpness

The Baltic and International Maritime Conference meddeler, at der er Tonnage-Ophobning i Boness og Sharpness. Et Skib, som ankom til Boness den 17. Juli med 865 Favne Props, fik ikke Losseplads før den 20., og Losningen ventedes ikke afsluttet før efter en Uges Forløb. For Tiden er der en Dags »turn«, hvilket maa tages i Betragtning sammen med den langsomme Losning.

I Sharpness hersker ligeledes lange Ophold ved Trælastløsning paa Grund af Standsning og Mangel paa Arbejdskraft. En Baad, som ankom dertil den 19. Juli med 256 Stdr. D.B.B., havde ligeledes en Uges Tid til Losning.

## Mytteriet paa »Gudrun Mærsk«

Ved Sø- og Handelsretten fremførtes de seks Sømænd fra »Gudrun Mærsk«. Som bekendt var de tiltalt for Lydighedsnægtelse og Vold mod en Kullempere. Forsvareren henstillede i deres Defensorat til Retten at lade Varetægtsarresten træde i Stedet for Straffen. Ved Dommen blev denne Henstilling taget til Følge for Matros H. Chr. Christensens Vedkommende, derimod idømtes Matros Harry A. Jørgensen, Fyrbøder Svend Schou, Fyrbøder N. Chr. Larsen hver en Bøde paa 100 Kr. til Statskassen. De dømte modtog Dommen. For Matros L. Pedersen Lundbergs Vedkommende blev Afgørelsen udsat, da han er ude at sejle.

## Oplægninger og Kurser

Den 31. Juli havde Dansk Dampskibsrederiforenings Medlemmer oplagt 22 Skibe svarende til 40,418 Brutto Tons eller 61,343 Dødvæglitons eller godt 2700 Tons mere end sidste Uge, hvor til Gengæld Oplægningerne var 1,200 Tons mindre end den foregaaende. Pr. 31. Juli 1933 var Oplægningerne 122,379 Tons.

Staar mon Oplægninger i Forbindelse med Børsens Vurdering af Skibsaktier. Det var i og for sig morsomt at vide, hvorfor »Dampskibe har været meget faste«, for at lade i den græselige Børsjargon, i den sidste Tid? Mange Redere vilde sikkert været glade for at opdage Grunden til Værdiforøgelsen af deres Aktiver.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

31. 7. 34

LONDON	22,40	MADRID	61,10
NEWYORK	445,75	AMSTERDAM	301,20
BERLIN	172,05	STOCKHOLM	115,65
PARIS	29,45	OSLO	112,70
ANTWERPEN	104,35	HELSINGFORS	9,95
ZÜRICH	145,30	PRAG	18,65
ROM	38,30	WARZAWA	84,60

## POSITIONSLISTE PR. 31. JULI 1934

## A

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerp-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, afg. Beckton 29.7.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aarø*, Larsen, ank. Leningrad 22.7.  
 m.t. *Aase Mærsk*, afg. Las Piedras 18.7.  
 s.s. *Activ*, Lorentzen, afg. Danzig 26.7.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Shanghai 23.7. til Singapore hjemg.  
 s.s. *Agnete Mærsk*, ank. Cardiff 15.7.  
 s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Kbhvn. 1.7. til Buenos Aires.  
 m.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 m.v. *Alfa*, Christensen, afg. Leningrad 30.7. til Rudkøbing.  
 s.s. *Algarøe*, Lund, afg. Genua forv. 1.8. til Livorno.  
 s.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Nakskov 29.7. udg.  
 s.s. *Allsund*, Nielsen, pass. Sydney, Nova Scotia 28.7. p. R. t. Chicoutimi.  
 s.s. *Amalienborg*, afg. London 29.7.  
 m.s. *Amerika*, Knudsen, ank. San Francisco 25.7. udg.  
 m.s. *Anglo Mærsk*, Willemstad 10.7.  
 m.t. *Anna Mærsk*, afg. Savanna 17.7.  
 m.s. *Annam*, Kragelund, pass. Bougainville 17.7. p. R. t. Moji.  
 s.s. *Argentina*, Juul-Larsen, Losser i Aalborg og Holbæk. Derefter Dokning Helsingør.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, Losser i Nakskov.  
 s.s. *Arnold Mærsk*, ank. Kovda 8.7.  
 s.s. *Askø*, Kolster, ank. Rouen 30.7.  
 m.s. *Asnæs*, Ankersen, ank. Hongkong 28.7.  
 m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Dairen 11.7.  
 s.s. *Astrid*, Madsen, pass. Kbhvn. 30.7. p. R. t. London.  
 m.s. *Australien*, Rasmussen, afg. Yawata 28.7. til Manila.

## B

- s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Bellona*, Hansen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Benedikt*, Clausen, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro-Nykøbing F. Ruten.  
 m.t. *Bente Mærsk*, afg. St. Thomas 16.7.  
 s.s. *Bergenhus*, Schmidt, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Betty Mærsk*, afg. Umba 18.7.  
 s.s. *Birgit*, Lisberg, pass. Colombo 12.7. p. R. t. Durban.  
 s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Kbhvn. 30.7.  
 s.s. *Bogø*, Nielsen, ank. Tallinn 26.7.  
 m.s. *Boringia*, Væring, afg. Genoa 28.7. til London.  
 m.s. *Bornholm*, Petersen, ank. Three Rivers 28.7.  
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Kbhvn. 29.7.  
 s.s. *Botnia*, Ekholdt, afg. Reykjavik 28.7. til Vestmanna-Thorshavn og Leilh.  
 s.s. *Brasilien*, Aggerholm, afg. Santos forv. 31.7. til Bahia-Madeira-Danmark.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Kbhvn. 29.7. til Hangø 24.7.  
 s.s. *Broholm*, Ankersen, Losser i Korsør.  
 s.s. *Brosund*, Hansen, ank. Skuskär 29.7.  
 s.s. *Brynhild*, Hejde, ank. Liverpool 25.7.

## C

- m.s. *C. F. Tielgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, afg. Bahia 20.7. til Kbhvn. m. fl.  
 m.v. *Caroline*, Jørgensen, afg. Kalundborg 28.7. til Leningrad.  
 m.t. *Caroline Mærsk*, ank. Tampico 19.7.  
 m.s. *Chastine Mærsk*, afg. Algier 11.7.  
 m.s. *Clille*, Hansen, afg. Shimonoseki 29.7. til Dalny. udg.  
 m.s. *Christian Holm*, Madsen, rapp. 660 m. Øst f. Bermuda 27.7. p. R. t. Le Havre.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Leizoes 28.7.  
 s.s. *Christiansborg*, afg. Montreal 28.7.  
 s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Holm, pass. Dragør 27.7. p. R. t. Bayonne.  
 m.s. *Columbia*, Barfoed, pass. Cape Good Hope 22.7.  
 s.s. *Cornelia Mærsk*, afg. Immingham 19.7.  
 s.s. *Cyril*, Farup, pass. Dover 31.7. p. R. t. Carthagene.

## D

- s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, Kbhvn.-London Ruten.  
 s.s. *Dana*, Bang, afg. Ceuta 28.7. til Ziguinchor.  
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Hongkong 29.7. til Shanghai udg.  
 m.t. *Danmark*, Bjark, afg. Gøteborg 29.7. til Baton Rouge.  
 s.s. *Delaware*, Christensen, afg. Norfolk 28.7. til New Orleans.  
 s.s. *Diana*, Holst, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Douro*, Kann, afg. Kbhvn. 30.7. til Königsberg, pass. Libau Memel.

- m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.  
 s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## E

- s.s. *Ebro*, Ørbech, afg. Kbhvn. 27.7. til Antwerpen.  
 s.s. *Effe Mærsk*, ank. Kovda 14.7.  
 s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Palermo forv. 31.7. til Tarragona.  
 s.s. *Elie*, Larsen, afg. Rufisque 19.7. til Bordeaux.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. Liverpool 14.7.  
 s.s. *Ellensborg*, ank. Windau 27.7.  
 s.s. *Elsborg*, ank. Rouen 28.7.  
 s.s. *Emanuel*, Christensen, ank. Wisbech 23.7.  
 s.s. *Emilie Mærsk*, ank. Onega 5.7.  
 m.t. *Emina Mærsk*, afg. Aruba 17.7.  
 s.s. *Energi*, Jørgensen, afg. Leningrad 27.7. til Aarhus.  
 m.s. *England* (D.F.D.S.), Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *England* (D.F.K.), Steengade, ank. Hartlepool 29.7.  
 s.s. *Enigheden*, oplagt Marstal.  
 s.s. *Erindring*, Jørgensen, afg. Odense 21.7. til Archangel.  
 m.s. *Erria*, Topp, ank. Bangkok 22.7.  
 s.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, pass. Honningsvaag 31.7. p. R. t. Archangel.  
 s.s. *Estland*, Poulsen, ank. Immingham 28.7.  
 m.s. *Europa*, Dahl, afg. Southampton 27.7. til St. Thomas.

## F

- s.s. *Falken*, Jönson, Kbhvn.-Nyborg-Rudkøbing-Svendborg Ruten.  
 s.s. *Fanø*, Korff, ank. Pernau 25.7.  
 s.s. *Fiona*, Kbhvn.-Nyborg-Rudkøbing-Svendborg Ruten.  
 m.s. *Fionia*, Christensen, afg. Penang 27.7. til Colombo.  
 s.s. *Flynderborg*, ank. Tyne 29.7.  
 s.s. *Fredensborg*, ank. Königsberg 26.7.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Frederiksborg*, ank. Kbhvn. 29.7.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Kbhvn. 27.7. via Oslo til New York.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Brinch, afg. New York forv. 1.8. til Kbhvn.

## G

- s.s. *Garonne*, Kajs, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Gautatyr*, Abrahamson, afg. Danzig 26.7. til Treport.  
 s.s. *Gerda Toft*, ank. Delfzijl 25.7.  
 m.s. *Gertrude Mærsk*, ank. Boston 19.7.  
 s.s. *Gorm*, Bastholm, afg. Gdynia 24.7. til Sharpness.  
 s.s. *Grønland*, Meinertz, afg. Refsø 26.7.  
 s.s. *Gudrun Mærsk*, afg. Leningrad 14.7.  
 s.s. *Gunvor Mærsk*, afg. Casablanca 19.7.

## H

- s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Kalundborg 28.7.  
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Boston Road 18.7.  
 s.s. *Hans Mærsk*, ank. Kbhvn. 18.7.  
 s.s. *Harald*, Clemmensen, Ruten vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Kovda 16.7.  
 s.s. *H. H. Petersen*, Jensen, afg. Mesane 26.7. til Nantes.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, Ruten vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Danzig forv. 31.7. til Preston.  
 s.s. *Hroar*, Pape, Kbhvn.-Hull Ruten.  
 s.s. *Hulda Mærsk*, afg. Sarpsborg 10.7.

## I

- m.s. *India*, Kruse, pass. Panama Kanal 30.7. p. R. t. St. Thomas.  
 m.s. *Indien*, Bronér, pass. Cape Weath 22.7.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Leningrad 22.7.  
 s.s. *Inge Mærsk*, ank. Julianehaab 13.7.  
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Rotterdam 25.7. til Archangel.  
 m.s. *Irland*, Petersen, afg. Charleston S.C. 24.7.  
 s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.  
 s.s. *Ivar*, Clausen, afg. Sharpness forv. 3.8. til Swansea. p. R. t. Quebec/Montreal.

## J

- s.s. *J. C. Jacobsen*, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
 s.s. *Jacob Mærsk*, afg. Philadelphia 6.7.  
 s.s. *Jan*, Jacobsen, afg. Danzig 28.7. til Nantes.  
 m.t. *Jane Mærsk*, afg. Southampton 6.7.  
 m.s. *Java*, Skjoldam, afg. Port Said 27.7. til Rotterdam.  
 s.s. *Jessie Mærsk*, afg. Aalborg 19.7.  
 s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Zeebrügge 14.7.  
 s.s. *Jolantha*, Hansen, Kbhvn.-Hamborg Ruten.



m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Jægersborg*, afg. Beckton 30.7.

## K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Assens 25.7. til London.  
s.s. *Katholm*, Christensen, afg. Kbhvn. forv. 2.8. til Manchester.  
s.s. *Kentucky*, Thomsen, afg. Manchester forv. 2.8. til Liverpool hjemg.  
s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Leningrad 19.7.  
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, afg. Riga 24.7.  
s.s. *Knud*, Petersen, Lossers i Middelfart og Aalborg. Der-  
efter Dokning.  
s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
s.s. *Kong Haaken*, Møller, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.  
s.s. *Karen* Toft, ank. Immingham 25.7.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, pass. Adén 28.7. p. R. t. Colombo.  
s.s. *Laura Mærsk*, afg. Marseilles 18.7.  
m.s. *Leice Mærsk*, afg. Naura 25.6. til Kotka.  
s.s. *Lexa Mærsk*, ank. Flensborg 14.7.  
s.s. *Lica Mærsk*, ank. Casablanca 18.7.  
s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Onega 3.7.  
s.s. *Lilleborg*, pass. Skagen 31.7.  
s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
s.s. *London*, Hansen, ank. St. Nazaire 15.7.  
m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Buenos Aires 20.7.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-  
Oslo Ruten.  
s.s. *Magnus*, Hjorth, Ruten franske Havne-Kbhvn.-Øster-  
søen.  
s.s. *Maine*, Jensen, afg. Kbhvn. forv. 1.8. til Vejle.  
s.s. *Maja*, Bergstedt, Aarhus-Hamburg Ruten.  
m.s. *Malaya*, Mouritzen, afg. Penang 18.7. til Adén.  
s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Gefle 28.7.  
s.s. *Margit*, Jensen, afg. Danzig 26.7. til Nizza.  
s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London Ruten.  
s.s. *Maria Toft*, ank. Amsterdam 26.7.  
m.l. *Marie Mærsk*, afg. Las Piedras 3.7.  
s.s. *Martin Carl*, Hjorth, ank. Immingham 29.7.  
s.s. *Maryland*, Ankensen, afg. Buenos Aires 15.7. til Kbhvn.  
s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Boston, U.S.A. 20.7.  
m.s. *Meonia*, Frandsen, ank. Antwerpen 28.7. udg.  
s.s. *Minsk*, Nykilde, i Fart paa Middelhavet.  
s.s. *Møen*, Christensen, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Pedersen, afg. Leningrad 24.7.  
s.s. *Nevada*, Kolster, afg. Buenos Aires 15.7. til Kbhvn.  
m.s. *Nicoline Mærsk*, ank. Buenos Aires 20.7.  
s.s. *Nidaros*, Henriksen, Kbhvn.-Riga Ruten.  
m.s. *Niel Mærsk*, afg. San Pedro 4.7.  
s.s. *N. J. Ohlsen*, Lauritsen, ank. Kbhvn. 27.7.  
s.s. *Nordborg*, ank. Casablanca 30.7.  
s.s. *Normandiet*, Sørensen, ank. Leith 29.7.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
s.s. *Odin*, Falk, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
s.s. *Olaf*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 30.7.  
s.s. *Oluf Mærsk*, ank. Archangel 11.7.  
m.s. *Olympia*, Røder, afg. Bilbao 23.7.  
m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Buviken 17.7. til Buenos Aires.  
s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Kbhvn. 29.7.

## P

m.s. *Panama*, Franzen, ank. Nakskov 31.7. udg.  
s.s. *Paris*, Larsen, ank. Leningrad 22.7.  
m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
m.s. *Peru*, Sørensen, ank. Kbhvn. 26.7.  
m.s. *Peter Mærsk*, afg. Hongkong 2.7.  
s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Kbhvn. 30.7.

## R

s.s. *Rhone*, Nielsen, Odense-Aarhus Aalborg-Leith Ruten.  
s.s. *Riga*, Westergaard, ank. Windau 28.7.

s.s. *Rita Mærsk*, afg. Onega 18.7.  
s.s. *Robert Mærsk*, ank. Mesane 8.7.  
s.s. *Rosenborg*, ank. Blyth 29.7.  
s.s. *Rota*, Petersen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ru-  
ten.

## S

m.s. *Sally Mærsk*, afg. Leningrad 15.7.  
s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Pernau 28.7.  
s.s. *Scandia*, Michelsen, pass. Jupiter (Florida) 30.7. p. R. t.  
Hamburg.  
s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Dublin 27.7.  
s.s. *Seine*, Bellec, afg. Danzig forv. 2.-3.8. til Reval.  
s.s. *Sejro*, Huusum, pass. Skagen 28.7. p. R. t. Dublin.  
m.s. *Sian*, Krarup, afg. Algier 29.7. til Genoa udg.  
s.s. *Sigrun*, Pedersen, afg. Haderslev 30.7. til Antwerpen.  
s.s. *Silkeborg*, ank. Hull 27.7.  
s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Pärnu 26.7.  
s.s. *Skjold*, Christensen, Ruten franske Havne-Kbhvn.-  
Østersøen.  
s.s. *Skodsborg*, ank. Odense 28.7.  
s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.  
s.s. *Slesvig*, Svarrer, ank. Leer 25.7.  
s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Rotterdam 24.7.  
s.s. *Sonja Mærsk*, afg. Archangel 12.7.  
s.s. *Stadion II*, afg. Gøteborg forv. 2.8. til Kolding-Kbhvn.-  
Stettin.  
s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Norfolk 23.7.  
s.s. *Stegelborg*, afg. Preston 25.7.  
s.s. *Stjerneborg*, pass. Honolulu 18.7.  
s.s. *Stockholm*, Hinsch, ank. Bremen 22.7.  
s.s. *Susan Mærsk*, ank. Casablanca 20.7.  
s.s. *Svanhild*, Kristoffersen, ank. Montreal 27.7. laster til  
Kbhvn.-Vejle.  
s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, Ruten vesteng. Havne-Danmark-  
Østersøen.  
s.s. *Svava*, Christensen, afg. Antwerpen forv. 31.7. til Kø-  
benhavn m. fl.  
s.s. *Soborg*, ank. Kbhvn. 27.7.  
s.s. *Sonderjylland*, Willarsen, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.

## T

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, Ruten vesteng. Havne-Danmark-  
Østersøen.  
m.s. *Tacoma*, Lorenzen, ank. Pensacola 29.7.  
s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Faxe Ladeplads 31.7.  
s.s. *Tempo*, Sørensen, afg. Danzig 31.7.  
s.s. *Tennessee*, Arel, afg. Ramsvik 25.7. til Havana.  
s.s. *Thyra*, Henriksen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
s.s. *Tomska*, Jacobsen, ank. Kbhvn. 25.7.  
m.s. *Tongking*, Jørgensen, ank. Dairen 25.7. udg.  
s.s. *Tovelil*, Vilsmark, afg. Frederikshavn 28.7. til Ar-  
changel.  
s.s. *Trio*, Svane, afg. Middlesborough 31.7.  
s.s. *Trondhjem*, Jørgensen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Antwerpen 28.7. til Casablanca.

## U

s.s. *Uffe*, Hav, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
s.s. *United States*, Voldborg, afg. New York 21.7. til Kø-  
benhavn.  
s.s. *Uranienborg*, pass. Finisterre 30.7.

## V

s.s. *Vendia*, Lund, ank. Aabenraa 29.7.  
s.s. *Vibeke Mærsk*, ank. Onega 13.7.  
s.s. *Viborg*, pass. Vliessingen 30.7.  
m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, afg. Melbourne 24.7.  
s.s. *Victoria* (D.F.K.), Kiilsgaard, afg. Danzig 27.7.  
s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
s.s. *Virginia*, Gyhrs, afg. Oslo 20.7. til Buenos Aires.  
m.s. *Vistula*, Posselt, Kbhvn.-Zoppot/Danzig-Frederikshavn  
Ruten.

## W

s.s. *Wm. Th. Mallig*, Spelman, afg. Bordeaux 27.7.

## Y

s.s. *Ydun*, Fjeldborg, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Jensen, Aalborg-Hamburg Ruten.

## Ø

s.s. *Ørneborg*, pass. Kbhvn. 26.7.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN. K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 • 12610

samt paa alle Postkontorer

# DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION  
KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING  
AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28  
Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.  
Telegram-Adresse: PACAO

# SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 & 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents  
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.



Brug **Holzappel's**  
**international**  
**Skibsfarver**

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16. Telefon 5601. København K.

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

# "MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adr.: "Holmild"  
Amaliegade 38

## DANSK MEKANISK DAMPKEDELRENSNINGS- OG ISOLATIONSFORRETNING

Nyhavn 57, Kbhvn. Tlf. 5241

Udfører alt i Kedelrensning og Isolation.

Specialitet: Lüneburger Magnesia 85%

## VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM  
ANTWERP

Skibsfarere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Coder: Scotts, Watkins, Bentleys.

Telefoner { Grimsby No. 6621  
Immingham No. 31

## JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,  
Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALEK:

88, Mosley Street ... Manchester  
7, Chapel Street ... Liverpool  
Somerton Buildings,  
John Bright Street Birmingham  
229, Swan Arcade. Bradford  
"York House",  
57, St. Marv Axe, London, E. C. 3  
King's Dock ... Immingham

## Hamburger Stauerei Gesellschaft m. b. H.

Kontor:  
HAMBURG 11, STEINHÖFT 11.  
Telefon: 3615-01.

Telegram Adresse:  
STEVEDORING — HAMBURG.  
Coder: Watkins, Scotts.

Største Stevedore Firma paa Pladsen

Egen moderne FLYDEKRAN

Kontrahent til Getreideheber-Gesellschaft m. b. H.

AGENT: AKTIESELSKABET MARITIME AGENCY, KØBENHAVN, AMALIEGADE 35

## CADENIUS & GRAHN A/B

SKIBSMÆGLERE  
DAMPSKIBS- & BEFRAGTNINGS AGENTER  
KULIMPORTØRER

Et. 1881

KOTKA — Finland

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotkae

## A.B. VICTOR EK O.Y.

TELEGR. ADRESSE: **WASA** CODER:  
VICTOREK ALLE CODER

HOVEDKONTOR: HELSINGFORS

Skibsfarere, Spedition, Dampskibsekspektion,  
Skibsmæglere, Befragtning, Kulimport,  
Assurance, Rederi.

## O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B. WASA (Finland)

Medlemmer af  
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND

Tel.-Adr. EKLOEF, YXPILA

Alle Sjøfarts Coder.

## A/B D. EKLOEF & CO. O/Y

SKIBSMÆGLERE  
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION

YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)  
og MOLLERSVIK & HIMANGO

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association  
og the Baltic & International Maritime Conference

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

50. Aargang.

København 1. August 1934.

Nr. 31.

---

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

---

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters 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, og de der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

---

## I. Østersøen.

1795. (T). Sverige S.-Kyst. Trällebog. Klokketønde inddrages midlertidigt.  
(U. f. s. Nr. 30/1961. Stockholm 1934.)  
I Løbet af den første Halvdel af August vil Klokketønden *Trälleborgs ränna* paa c. 55° 21' N. 13° 09' E. midlertidigt for et Tidsrum af c. 14 Dage blive inddraget for Eftersyn.
1796. (T). Sverige S.-Kyst. Ronneby Indløb. Dunsö nabb Lystønde midlertidig inddraget.  
(U. f. s. Nr. 30/1962. Stockholm 1934.)  
Lystønden *Dunsö nabb* paa c. 56° 09' N. 15° 14',7 E. er midlertidig inddraget og erstattet med en Stage med 1 opadvendt Kost.
1797. Sverige S.-Kyst. Karlskrona angöringsboj genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 30/2024. Stockholm 1934.)  
Lys- og Klokketønden *Karlskrona angöringsboj* paa c. 56° 03' N. 15° 33' E. er genudlagt.  
(E. f. S. Nr. 28/1625 1934.)
1798. (T). Sverige. Gotland. Södra Midsjöbanken. Hydrografiske Maalinger. Advarsel.  
(U. f. s. Nr. 30/1960. Stockholm 1934.)  
I Løbet af August d. A. vil det *svenske* Undersøgelsesfartøj *Skagerak* foretage forskellige Maalinger omkring *Gotland* og ved S.-Kanten af *Södra Midsjöbanken* (c. 55° 31' N. 17° 25' E.), i hvilken Anledning en Del Instrumenter vil blive forankrede paa forskellige Steder. Instrumenternes Plads afmærkes med en Tønde med et rødt-hvidt-rødt, vandret stribet Flag samt en Lystønde, der viser hvidt, fast Lys.  
Søfarende anmodes om at holde godt klar af Tønderne for ikke at beskadige Instrumenterne.
1799. Sverige. Bottniske Bugt. Vänta litets grund Lystønde genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 30/1959. Stockholm 1934.)  
Lystønden *Vänta litets grund* paa c. 62° 30' N. 18° 15' E. er atter udlagt paa Station.

**1800. (T). Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Kemi. Grund.**

(U. f. s. Nr. 20/579. Helsingfors 1934.)

En Grund med 7,1 m Vand er fundet paa  $65^{\circ} 28' 30''$  N.  $24^{\circ} 22' 20''$  E., i Linien *Ajos Fyr* overet med *Kemi Kirketaarn*. Grunden afmærkes indtil videre med en sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste.

**1801. (T). Finland. Bottniske Bugt. Ulkokrunni. Fast Sømærke ødelagt.**

(U. f. s. Nr. 20/580. Helsingfors 1934.)

*Ulkokrunni* faste Sømærke paa  $65^{\circ} 23' 18''$  N.  $24^{\circ} 49' 40''$  E. er ødelagt, men vil blive genopført.

**1802. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Rauma. Fyr flyttet. Lysvinkler forandret.**

(U. f. s. Nr. 20/581. Helsingfors 1934.)

*Ailisaari Fyr* paa  $61^{\circ} 09' 18''$  N.  $21^{\circ} 25' 00''$  E. er flyttet til  $61^{\circ} 09' 27''$  N.  $21^{\circ} 24' 55''$  E. og benævnes nu *Suokari øvre Ledefyr*.

*Lindasaari Fyr* paa  $61^{\circ} 09' 27''$  N.  $21^{\circ} 23' 55''$  E. er flyttet til  $61^{\circ} 09' 39''$  N.  $21^{\circ} 23' 09''$  E. og benævnes nu *Suokari nedre Ledefyr*.

*Suokari øvre Ledefyr* viser afvekslende hvidt og rødt Lys. Fyret er synligt i Pejlinger fra c.  $38^{\circ}$  til c.  $129^{\circ}$ .

*Suokari nedre Ledefyr* viser afvekslende hvidt og rødt Lys. Fyret er synligt i Pejlinger fra c.  $353^{\circ}$  til c.  $128^{\circ}$ .

Fyrene er overet i Pejling c.  $103^{\circ}$ .

Iøvrigt er Fyrene uforandrede.

**1803. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Havn. Likgrund (Hernesaaenkari) Fyr forandret.**

(U. f. s. Nr. 20/576. Helsingfors 1934.)

*Likgrund Fyr* paa c.  $60^{\circ} 09'$  N.  $24^{\circ} 56'$  E. er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver  $5^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $0,7^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $0,7^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $2,7^s$ . Fyret lyser, som følger:

- |  |  |
|--|--|
| 1. Grønt i Pejl. fra c. $259^{\circ}$ til c. $283^{\circ}$ . | 8. Hvidt i Pejl. fra c. $115^{\circ}$ til c. $126^{\circ}$ . |
| 2. Hvidt i — - c. $283^{\circ}$ - c. $291^{\circ}$ .         | 9. Rødt i — - c. $126^{\circ}$ - c. $170^{\circ}$ .          |
| 3. Rødt i — - c. $291^{\circ}$ - c. $306^{\circ}$ .          | 10. Grønt i — - c. $170^{\circ}$ - c. $193^{\circ}$ .        |
| 4. Grønt i — - c. $306^{\circ}$ - c. $329^{\circ}$ .         | 11. Hvidt i — - c. $193^{\circ}$ - c. $198^{\circ}$ .        |
| 5. Hvidt i — - c. $329^{\circ}$ - c. $336^{\circ}$ .         | 12. Rødt i — - c. $198^{\circ}$ - c. $233^{\circ}$ .         |
| 6. Rødt i — - c. $336^{\circ}$ - c. $61^{\circ}$ .           | 13. Mørke i — - c. $233^{\circ}$ - c. $259^{\circ}$ .        |
| 7. Grønt i — - c. $61^{\circ}$ - c. $115^{\circ}$ .          |  |

Iøvrigt uforandret.

(E. f. S. Nr. 27/1575 1934. Kort Nr. 276.)

**1804. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Havn. Uttergrund (Saukonsaari) Fyr forandret.**

(U. f. s. Nr. 20/577. Helsingfors 1934.)

*Uttergrund Fyr* paa c.  $60^{\circ} 09'$  N.  $24^{\circ} 54'$  E. er forandret til at vise rødt Et-Blink hver  $1^s$ . Iøvrigt uforandret.

(E. f. S. Nr. 27/1576 1934. Kort Nr. 276.)

**1805. Finland. Finske Bugt. Indløbet til Viipuri. Pikarluoto Fyr forandret.**

(U. f. s. Nr. 20/593. Helsingfors 1934.)

*Pikarluoto Fyr* paa c.  $60^{\circ} 42'$  N.  $28^{\circ} 43'$  E. er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $5^s$ , Blink  $0,4^s$ , Mørke  $1,2^s$ , Blink  $0,4^s$ , Mørke  $3,0^s$ . Fyret lyser, som følger:

- |  |  |
|--|--|
| 1. Hvidt i Pejl. fra c. $198^{\circ}$ til c. $242^{\circ}$ . | 4. Hvidt i Pejl. fra c. $17^{\circ}$ til c. $34^{\circ}$ . |
| 2. Rødt i — - c. $242^{\circ}$ - c. $292^{\circ}$ .          | 5. Rødt i — - c. $34^{\circ}$ - c. $51^{\circ}$ .          |
| 3. Grønt i — - c. $356^{\circ}$ - c. $17^{\circ}$ .          |  |

Iøvrigt uforandret.

(E. f. S. Nr. 17/1578 1934. Kort Nr. 277.)

**1806. Tyskland. Neukuhren. Taagesignal flyttet. Fyropstanderen forandret.**

(N. f. S. Nr. 29/2672. Berlin 1934.)

1. *Neukuhren* Lufttaagesignal er flyttet fra N.-Enden af Fiskerihavnens E.-Mole til Hovedet af N.-Molen paa  $54^{\circ} 57' 42''$  N.  $20^{\circ} 13' 09''$  E. Karakteren er uforandret. Sirenen lyder stærkest i Retningen NW.

2. Opstanderen til Fyret paa Hovedet af N.-Molen er blevet forhøjet 5 m, saaledes at Flammens Højde nu er 14 m. Opstanderen, der for Tiden er rød, vil senere blive malet grøn.

(Se Tillæg.)

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****1807. (T). Sverige. Sundet. Svinbådan Fyrskib midlertidig ombyttet.**

(U. f. s. Nr. 30/1969. Stockholm 1934.)

Fyrskibet *Svinbådan* paa c.  $56^{\circ} 10' N.$   $12^{\circ} 31' E.$  er midlertidig inddraget og erstattet med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket *Reserv.* Fyrkarakter og Taagesignaler er uforandrede. — Nærmere Meddelelse om Genudlægningen af Hovedfyrskibet fremkommer ikke.

(Se Tillæg.)

**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****1808. (P). Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Hjarnø Ledefyr. Forfyr forandres.**

Den 18. August d. A. forandres *Hjarnø* Forfyr paa  $55^{\circ} 49' (24'') N.$   $10^{\circ} 04' (05'') E.$  fra at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver  $2^s.$  til at vise hvidt Et-Blink hver  $2^s.$ , Blink  $0,5^s.$ , Mørke  $1,5^s.$  Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: 10 Sm. Et To-Etages hvidt  $4,5$  m højt Fyrhus af Træ.

(Kort Nr. 310, 304, 227 og 278. Danske Lods, Side 177. Fyr-Fort. Nr. 164 b.)

**1809. Danmark. Kattegat. Grenaa. Oplysning om Grenaa Havn.**

1. I det SW.-ligste Hjørne af *Grenaa* Ny Havn er bygget et Færgeleje til Færgefarten *Grenaa—Hundested.*

2. Paa Havnepladsen ved Ny Havn er et Tankanlæg med en Kapacitet af 100 Kubikmeter under Opførelse.

3. Et Beddingsanlæg er under Bygning i det NW.-lige Hjørne af Ny Havn.

c.  $56^{\circ} 25' N.$   $10^{\circ} 56' E.$ 

(Kort Nr. 247. Havnelods, Side 66.)

**1810. Danmark. Kattegat. Frederikshavn S. Bangsbo Strand—Vesterø. Kabel udlagt.**

Fra Punktet  $57^{\circ} 24' (05'') N.$   $10^{\circ} 31' (30'') E.$  paa *Bangsbo Strand*, c. 2 Sm S. for *Frederikshavn*, er i Retningen  $119^{\circ}$  udlagt et Telefonkabel. Ved Punktet  $57^{\circ} 17' (31'') N.$   $10^{\circ} 52' (50'') E.$  bøjer Kablet af mod *Vesterø* Havn, hvor det lander i Punktet  $57^{\circ} 17' (35'') N.$   $10^{\circ} 55' (30'') E.$

*Byrum* Kirke indgaar i Hovedbaakelinien, der er markeret ved et Sæt normale Kabelbaaker opstillet saavel ved *Bangsbo Strand* som paa *Læsø*. Paa Kablets Landingssted ved *Vesterø* Havn er der desuden opstillet et Sæt mindre Kabelbaaker for den c. 3000 m lange Kabellinie ud til Afbøjningspunktet.

S-lige Sæt Kabelbaaker paa *Læsø*: c.  $57^{\circ} 16',9 N.$   $10^{\circ} 54',8 E.$ 

(E. f. S. Nr. 22/1241 1934. Kort Nr. 246 og 211. Danske Lods. Side 143 og 208)

**1811. Sverige. Skagerrak. Väderö Fjord. Lystønde genudlagt.**

(U. f. s. Nr. 30/1971. Stockholm 1934.)

Lystønden *Väderöfjorden* paa c.  $58^{\circ} 33' N.$   $11^{\circ} 08' E.$  er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 24/1371 1934.)

(Se Tillæg.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

## 1812. Norge. Andfjorden. Andenes Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 19. Oslo 1934.)

Andenes Fyr paa c.  $69^{\circ} 19',4$  N.  $16^{\circ} 07',4$  E. er forandret til at vise hvidt, fast Lys med Et-Blink hver  $1^m$ .

(E. f. S. Nr. 19/1059 1934.)

## 1813. Norge. Langøy. Nyksundøy. Fyr tændes.

(U. f. s. Nr. 30/1979. Stockholm 1934.)

E. f. S. Nr. 30/1754 1934 annulleres og erstattes med:

Den 12. August d. A. tændes paa *Nyksundøy* W.-Side paa  $68^{\circ} 59' 54''$  N.  $15^{\circ} 01' 06''$  E. et nyt Fyr *Nyksundøy*, der skal vise hvidt og rødt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser. Flammens Højde: 42 m. Synsvidde:  $8,5$  m for hvidt og  $5,8$  Sm for rødt Lys. Et lille Jernhus. Fyret skal lyse, som følger:

1. Rødt i Pej. fra  $50^{\circ}$  til  $63^{\circ}$ . 3. Rødt i Pej. fra  $197^{\circ}$  til  $220^{\circ}$ .2. Hvidt i — -  $63^{\circ}$  -  $197^{\circ}$ .

Brændetid: 12. August—24. April.

## 1814. Danmark. Hanstholm Radiofyr. Tider for Klartvejrudsendelser forandret.

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 25/1435 1934 meddeles, at Ændringen af Klartvejrudsendelser fra *Hanstholm* Radiofyr ( $57^{\circ} 06' 47''$  N.  $8^{\circ} 36' 08''$  E.) træder i Kraft den 4. August d. A. Kl. 1200 dansk Tid, saaledes at Radiofyrets Klartvejrudsendelser herefter vil finde Sted 2 Gange hver Time, begyndende ved det 6. og det 12. Minut.

(E. f. S. Nr. 25/1435 1934. Fyr-Fort. Side 234.)

## 1815. Holland. IJmuiden. Taagesignal atter normalt.

(B. a. Z. Nr. 169/1874. 's-Gravenhage 1934.)

Taagehornet paa S.-Molen er atter i Orden, og Taagesignalet afgives normalt. c.  $52^{\circ} 28'$  N.  $4^{\circ} 33'$  E.

(E. f. S. Nr. 29/1696 1934.)

## 1816. (T). England. Themsen Munding. Swin Middle Lys- og Klokkebaad midlertidig ombyttet.

(N. t. M. Nr. 23. Trinity House, London 1934.)

*Swin Middle* Lys- og Klokkebaad paa c.  $51^{\circ} 39'$  N.  $1^{\circ} 06'$  E. er midlertidig ombyttet med en rød Lys- og Klokketønde, der viser samme Fyrkarakter som Klokkebaaden (hvidt Tre-Blink hver  $20^s$ ).

(E. f. S. Nr. 25/1438 1934.)

## 1817. England. Filey Brig Klokketønde flyttet.

(N. t. M. Nr. 22. Trinity House, London 1934.)

*Filey Brig* Klokketønde paa c.  $54^{\circ} 13'$  N.  $0^{\circ} 14\frac{1}{2}'$  W. er flyttet c. 320 m S. efter og ligger nu i c. 12 m Vand  $1,55$  Sm  $91^{\circ}$  fra *St. Oswald* Kirke, *Filey*.

(E. f. S. Nr. 26/1525 1934. Kort Nr. 264.)

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

## 1818. (T). Frankrig. Boulogne. Opmaalingsmærker midlertidig udlagt.

(A. a. N. Nr. 29/1329. Paris 1934.)

Opmaalingsmærker bestaaende af Jerntønder med Stager med Dobbeltkegler eller Firkant samt et Flag er midlertidig udlagt i Nærheden af *Ridens de Boulogne*. c.  $50^{\circ} 45'$  N.  $1^{\circ} 15'$  E.

**1819. England S.-Kyst. Bognor Regis. Vrag afmærket.**

(N. t. M. Nr. 20. Trinity House, London 1934.)

1. Et Vrag, hvorover mindste Dybde er 7,0 m, ligger sunket paa  $50^{\circ} 40' 56''$  N.  $0^{\circ} 35' 05''$  W., 7,02 Sm  $151\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Bognor Regis* Kirke. En grøn Vragtønde er udlagt c. 0,1 Sm SW. for Vraget i 19 m Vand og 7,09 Sm  $152\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Bognor Regis* Kirke.

2. Et Vrag, hvorover mindste Dybde er 8,5 m, ligger sunket paa  $50^{\circ} 40' 36''$  N.  $0^{\circ} 33' 52''$  W., 7,75 Sm  $147\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Bognor Regis* Kirke. En grøn Vragtønde er udlagt c. 0,1 Sm SW. for Vraget i 20 m Vand og 7,85 Sm  $148\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Bognor Regis* Kirke.

(E. f. S. Nr. 29/1702 1934.)

**1820. England S.-Kyst. The Solent. Pitts Deep. Vrag afmærket.**

(N. t. M. Nr. 21. Trinity House, London 1934.)

Vraget af en mindre Yacht *The Three Sisters*, hvorfra Masten ved Lavvande rager c. 6 m over Vandet, ligger sunket paa  $50^{\circ} 45' 03''$  N.  $1^{\circ} 27' 46''$  W. En grøn Vragtønde er udlagt i  $4\frac{1}{2}$  m Vand c. 0,1 Sm S. t. E. for Vraget og 0,62 Sm  $166^{\circ}$  fra Flagstangen ved *Pitts Deep Old Coastguard Station*.

**1821. Skotland W.-Kyst. Sound of Mull. Salen Bugt. Baaker fjernet.**

(N. t. M. Nr. 1196. London 1934.)

Nedennævnte Baaker er permanent fjernet:

a. Baaken 0,33 Sm  $9^{\circ}$  fra *Salen* Kirke.b. — 0,54 Sm  $337^{\circ}$  fra *Salen* Kirke.c. — 0,47 Sm  $334^{\circ}$  fra *Salen* Kirke.*Salen* Kirke: c.  $56^{\circ} 31'$  N.  $5^{\circ} 57'$  W.**1822. Skotland W.-Kyst. Skye. Kyle Rhea Fyr forandres.**

(N. t. M. Nr. 1195. London 1934.)

Omkring den 15. August d. A. forandres Fyrkarakteren i *Kyle Rhea* Fyr paa c.  $57^{\circ} 14'$  N.  $5^{\circ} 40'$  W. uden nærmere Meddelelse til Et-Blink hver 3<sup>s</sup>.

**VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.****1823. (P). Færøerne. Nolsø. Borin Fyr. Taagesignal oprettet.**

Ved *Borin* Fyr paa  $61^{\circ} 56' 53''$  N.  $6^{\circ} 37' 43''$  W., paa *Nolsø* SW.-Pynt, er der etableret et Lufttaagesignal, der vil blive sat i Virksomhed en af de første Dage i August d. A. Sirenen, der er en elektrisk Membransender (Tonehøjde 400 c/s), er anbragt paa en Træbaake i Nærheden af *Borin* Fyr. Signalet dirigeres fra *Nolsø* Fyr, og Karakteren er følgende: To-Toner hver 30<sup>s</sup>, Tone 5<sup>s</sup>, Pause 2<sup>s</sup>, Tone 5<sup>s</sup>, Pause 18<sup>s</sup>.

Sirenen sættes i Virksomhed, naar Sigtbarheden ved Fyret anslaaes til 4 Sm eller derunder.

Det bemærkes, at Sirenen forinden den officielle Igangsætning kan være i Virksomhed til Forsøg.

(Kort Nr. 208, 209, 239 og 263. Færøske Lods. Side 58. Fyr-Fort. Nr. 753.)

**1824. (P). Frankrig. Les Sables-d'Olonne. Tour de La Chaume Fyr forandres.**

(A. a. N. Nr. 29/1327. Paris 1934.)

I Løbet af den nærmeste Tid forandres *Tour de La Chaume* Fyr paa c.  $46^{\circ} 30'$  N.  $1^{\circ} 48'$  W. til at vise hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, 3 Formørkelser hver 12<sup>s</sup>, Lys 4<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>, Lys 1<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>, Lys 4<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>. Synsvidde: 16 Sm.

**1825. Frankrig. Plateau de Rochebonne. Lystønder flyttet.**

(A. a. N. Nr. 25/1128. Paris 1934 og N. t. M. Nr. 1181. London 1934.)

1. Lys- og Fløjtetønden *La Congrèe* er flyttet c. 1,3 Sm i Retningen  $54^{\circ}$  til  $46^{\circ} 13' 40''$  N.  $2^{\circ} 26' 00''$  W.

2. Lys- og Klokketønden *Rochebonne Est* er flyttet c. 1,7 Sm i Retningen  $60^{\circ}$  til  $45^{\circ} 13' 08''$  N.  $2^{\circ} 21' 00''$  W.

3. Lystønden *Rochebonne SE.* er flyttet c. 3,0 Sm i Retningen  $116^{\circ}$  til  $46^{\circ} 08' 30''$  N.  $2^{\circ} 17' 08''$  W.

- 1826. Newfoundland. Lystønder inddraget.**  
(N. t. M. Nr. 1179. London 1934.)  
Nedennævnte Lystønder er permanent inddraget:  
1. *Black Rock Shoal* Lys- og Fløjtetønde paa c. 47° 36' N. 58° 39' W.  
2. *Bad Neighbour* Lys- og Klokketønde paa c. 47° 35' N. 58° 54' W.  
3. *Shoal Point* Lystønde paa c. 48° 40' N. 58° 48' W.
- 1827. (T). Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Lys- og Fløjtetønde midlertidig udlagt.**  
(N. t. M. Nr. 27/1704. Washington 1934.)  
*International Yacht Race* sorte og hvide, lodret stribede Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 4<sup>s</sup>, Lys 2<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, er midlertidig udlagt paa 41° 21' (10") N. 71° 12' (20") W., c. 6 Sm 181° fra *Sakonnet* Fyr.
- 1828. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York Bugt. The Narrows. Quarantine Wharf Taagesignal forandret.**  
(N. t. M. Nr. 27/1705. Washington 1934.)  
Taagesignalet med Klokke paa *Quarantine Wharf* paa 40° 36' (45") N. 74° 03' (35") W. er nedlagt og erstattet med et Taagesignal med Taagehorn, der giver Tre-Stød hver 30<sup>s</sup>, Stød 3<sup>s</sup>, Pause 3<sup>s</sup>, Stød 3<sup>s</sup>, Pause 3<sup>s</sup>, Stød 3<sup>s</sup>, Pause 15<sup>s</sup>.  
(Se Tillæg.)

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

- 1829. Mexiko. Tuxpam Fyr. Oplysning om Fyr.**  
(N. t. M. Nr. 27/1712. Washington 1934.)  
*Tuxpam* Fyr paa 20° 59' (30") N. 97° 19' (30") W. er nu installeret i et 21 m højt, hvidt Murstenstaarn, der er beliggende c. 150 m W. for det gamle Træfyrtårn. Flammens Højde er 22 m og Synsvidden 14 Sm.
- 1830. Mexiko. Vera Cruz. Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 27/1713. Washington 1934.)  
1. Fyret paa Hovedet af den SE.-lige Bølgebryder er forandret fra at vise rødt Et-Blink til at vise rødt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 8<sup>s</sup>. Samtidig er Fyrets Lysevne betydelig forøget.  
2. Fyret paa Hovedet af Bølgebryderen Nr. 3 er forandret fra at vise rødt Gruppe-Blink til at vise rødt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>.  
c. 19° 12' N. 96° 07<sup>1</sup>/<sub>2</sub>' W.
- 1831. Haïti. Pointe la Pierre. Oplysning om Fyr.**  
(N. t. M. Nr. 1201. London 1934.)  
*Pointe la Pierre* Fyrs Synsvidde er kun 11 Sm. c. 19° 27' N. 72° 46' W.
- 1832. Virgin Islands. St. Croix. Hams Bluff Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 27/1716. Washington 1934.)  
*Hams Bluff* Fyr paa c. 17° 46' N. 64° 53' W. er forandret og viser nu hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 30<sup>s</sup>, Blink 0,7<sup>s</sup>, Mørke 6,8<sup>s</sup>, Blink 0,7<sup>s</sup>, Mørke 21,8<sup>s</sup>.
- 1833. Chile. Magellan Stræde. Port Famine. Dybde aftaget.**  
(N. t. M. Nr. 1212. London 1934.)  
Dybden ud for *Sedger Point*, c. 0,6 Sm 123° fra Observationsstedet, rapporteres at være aftaget.  
c. 53° 39' S. 70° 56' W.
- 1834. Panama. Panama Bugt. Chame Bugt. Pan de Azucar. Fyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 28/1778. Washington 1934.)  
Paa *Pan de Azucar* er paa 8° 42' (45") N. 79° 44' (30") W. tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 2,7<sup>s</sup>.



1835. **Guatemala W.-Kyst. Champerico Fyr atter tændt.**  
(N. f. S. Nr. 30/2863. Berlin 1934.)  
*Champerico* Fyr paa c.  $14^{\circ} 17',7$  N.  $91^{\circ} 55',5$  W., c. 150 m E. for Inderenden af Landgangsbroen, er atter tændt. Fyret viser hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 27 m. Synsvidde: 14 Sm.  
(E. f. S. Nr. 28/1659 1934.)
1836. **Mexiko W.-Kyst. Acapulco Havn. Santa Lucia Bugt. Las dos Piedras Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 27/1727. Washington 1934.)  
*Las dos Piedras* Fyr paa c.  $16^{\circ} 51'$  N.  $99^{\circ} 56'$  W. er forandret fra et vise rødt, fast Lys til at vise hvidt Et-Blink. Flammens Højde:  $4,8$  m. Synsvidde: 9 Sm.

### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1837. **Syrien. Alexandrette. Oplysning om Vrag.**  
(A. a. N. Nr. 28/1320. Paris 1934.)
1. Vraget af Dampskibet *Abdul Kader* ligger sunket 340 m  $246\frac{1}{2}^{\circ}$  fra Fyret paa *Alexandrette* W.-Mole.
  2. Vraget af Dampskibet *Keramicos* ligger sunket 1030 m  $268^{\circ}$  fra *Alexandrette* Hovedfyr.

### IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

1838. **Persiske Bugt. Bahrein Anduvning. Afmærkning forandret.**  
(N. t. M. Nr. 1193. London 1934.)
1. En rød- og hvidstribet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver  $6^s$ , er udlagt paa  $26^{\circ} 37' 00''$  N.  $50^{\circ} 59' 00''$  E., og den der liggende røde Spidstønde er inddraget.
  2. En sort Spidstønde er udlagt paa hver af nedennævnte Pladser:  
a.  $26^{\circ} 16' 00''$  N.  $50^{\circ} 46' 00''$  E. b.  $26^{\circ} 10' 30''$  N.  $50^{\circ} 44' 00''$  E.  
(E. f. S. Nr. 25/1468 1934.)
1839. **Madagascar NW.-Kyst. Diamond Bank. Oplysning om Dybde.**  
(N. t. M. Nr. 1182. London 1934.)
1. En Dybde paa  $4,8$  m findes paa  $14^{\circ} 41' 00''$  S.  $47^{\circ} 21' 05''$  E.
  2. En Dybde paa  $4,6$  m findes paa  $14^{\circ} 41' 25''$  S.  $47^{\circ} 20' 55''$  E.
1840. **Mallediverne. Fulidu. Rev udvidet sig.**  
(N. t. M. Nr. 1210. London 1934.)  
Revet SW. for *Fulidu* rapporteres at have udvidet sig c. 1 Sm længere mod NW.  
c.  $3^{\circ} 41'$  N.  $73^{\circ} 24'$  E.
1841. **Forindien E.-Kyst. Vizagapatam. Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 1211. London 1934.)  
*Vizagapatam* Fyr paa c.  $17^{\circ} 42'$  N.  $83^{\circ} 18'$  E. er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Lys med En-Formærkelser hver  $15^s$ .
1842. **Bengalske Bugt. Orissa Kysten. Baruva Ankerplads. Fyrs Brændetid.**  
(N. t. M. Nr. 1183. London 1934.)  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 26/1551 1934 meddeles, at det deri omtalte Gruppe-Blinkfyr kun tændes, naar Skib ventes. c.  $18^{\circ} 53'$  N.  $84^{\circ} 36'$  E.  
(E. f. S. Nr. 26/1551 1934.)
1843. **(P). Sumatra N.-Kyst. Lho Sumave. Fyr forandres.**  
(N. t. M. Nr. 1200. London 1934.)  
I Begyndelsen af Oktober d. A. forandres *Lho Sumave* Fyr paa c.  $5^{\circ} 12'$  N.  $97^{\circ} 08'$  E. fra at vise Et-Blink til at vise Lys med En-Formærkelser.

## X. Asiens E.-Kyst med Japan.

1844. Sunda Øerne. Gaspar Stræde. Grund.  
(B. a. Z. Nr. 168/1870. 's-Gravenhage 1934.)  
En Pulle med 9 m Vand (Koralgrund) er fundet paa  $2^{\circ} 58' 35''$  S.  $107^{\circ} 13' 35''$  E.,  
1100 m  $160^{\circ}$  fra W.-Pynten af *Kelemar*, *Clement* Stræde.
1845. Sunda Øerne. Borneo W.-Kyst. Clemencia Bank. Fyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 1194. London 1934.)  
Paa c.  $3^{\circ} 23'$  S.  $110^{\circ} 07'$  E. er paa den tidligere Baakes Plads tændt et Fyr, der  
viser hvidt Et-Blink hver 8<sup>s</sup>. Synsvidde: 11 Sm.  
(E. f. S. Nr. 11/583 1934.)

## XI. Bekendtgørelser m. m.

1846. (T). Danmark. Bornholm. Hammeren Signalstation ombygges.  
I Anledning af at *Hammeren* Signalstation er under Ombygning, vil for et Tidsrum af c.  $2\frac{1}{2}$  Maaned Signalerne blive hejst c. 15 m SE. for Signalstationen.  
c.  $55^{\circ} 17'$  N.  $14^{\circ} 46'$  E.  
(Fyr-Fort. Nr. 473.)
1847. (P). Danmark. Sundet. København. Havnereglement forandres.  
Den 8. August d. A. træder nedenstaaende Ændringer i Reglement for Ordens Overholdelse m. m. i *Københavns Havn* af 4. Juli 1928" i Kraft:  
§ 6 i Stykket: *Uddybningsmaskiner* efter „Om Natten: — 1,5 m“ tilføjes:  
Fra den Side, der ikke maa passeres, vises:  
Om Dagen: En sort Dobbeltkegle.  
Om Natten: Et grønt Lys lodret under et rødt Lys i en indbyrdes Afstand af mindst 1,5 m.  
§ 8. *Knippelsbro og Langebro*.  
4. Stk. rettes Signaler, der afgives saavel om Dagen som om Natten, til:  
Om Dagen:  
„Det internationale Signalfag N eller — hvor dette ikke haves — Nationalflaget paa halv Fortop“ og en lang Tone efterfulgt af en kort Tone med Dampfløjte eller Sirene (— —).  
Om Natten:  
Et hvidt Lys for Boven og en lang Tone efterfulgt af en kort Tone med Dampfløjte eller Sirene (— —).  
Fra *Knippelsbro* og *Langebro* vil der blive vist følgende saavel Dag- som Nat-signaler:
1. Stadig Blinken af 1 rødt Lys.  
Signalet betyder, at Passagen ikke er fri eller ikke kan finde Sted.
  2. To røde, faste Lys, lodret for hinanden.  
Signalet betyder, at et N. fra kommende Skib kan passere, medens S. fra kommende Skibe skal stoppe.
  3. Tre røde, faste Lys, lodret for hinanden.  
Signalet betyder, at et S. fra kommende Skib kan passere, medens N. fra kommende Skibe skal stoppe.
  4. To røde, faste Lys, lodret for hinanden, og tre røde, faste Lys, lodret for hinanden, samtidig.  
Signalet betyder, at Broen holdes aaben for saavel N. fra som S. fra kommende Skibe, som kan passere Broaabningen samtidig paa eget Ansvar.
  5. To røde, faste Lys, lodret for hinanden, og samtidig stadig Blinken fra tre røde Lys, lodret for hinanden.  
Signalet betyder, at et N. fra kommende Skib kan passere, medens S. fra kommende Skibe skal vente, men kan passere indenfor samme Broaabning, naar det eller de N. fra kommende Skibe har passeret Broen. Passagen S. fra maa dog først finde Sted, naar Signal Nr. 3 (tre røde, faste Lys, lodret for hinanden) vises.

6. Tre røde, faste Lys, lodret for hinanden, og samtidig stadig Blinken fra to røde Lys, lodret for hinanden.

Signalet betyder, at S. fra kommende Skibe kan passere, medens N. fra kommende Skib skal vente, men kan passere indenfor samme Broaabning, naar det eller de S. fra kommende Skibe har passeret Broen. Passagen N. fra maa dog først finde Sted, naar Signal Nr. 2 (to røde, faste Lys, lodret for hinanden) vises.

I Afsnittet *Nyhavnsbroen og Børskanalbroen* foretages følgende Rettelser:

I Overskriften: „*Børskanalbroen*“, rettes til: „*Frederiksholmskanalbroen*“.

I 4. Stk. tilføjes efter 2 sorte Kugler og efter 2 røde Lys „over og under hinanden“.

I 5. Stk. tilføjes efter 3 sorte Kugler og efter 3 røde Lys „over og under hinanden“.

Afsnittet *Frederiksholmskanalbroen* udgaar.

I Afsnit VI i Overskriften udgaar „*Børskanalbroen*“.

I § 10, 1. Linie, udgaar „*Børskanalbroen*“.

(Danske Lods, Side 268 og 269. Havnelods, Side 110.)

1848. (T). Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Kronprins Frederiks Bro. Midlertidig Lodstvang.

Marineministeriet har under 25. Juli d. A. udfærdiget nedennævnte Bekendtgørelse om midlertidig Lodstvang:

„Skibe paa over 50 Brutto Registertons maa indtil videre kun passere gennem den gravede Rende gennem *Kronprins Frederiks Bro* i *Roskilde Fjord* under Lodsvejledning.

Denne Bekendtgørelse træder straks i Kraft.

c. 55° 50½' N. 12° 02½' E.

(Havnelods, Side 58.)

(Se Tillæg.)

## Tillæg.

### I. Østersøen.

1849. Danmark. Møn S.-Kyst. Klintholm. Fyrbelysning forandres.

Den 15. August d. A. sker følgende Forandringer i Fyrbelysningen ved *Klintholm Havn*:

1. Det røde Blinkfyrt paa N.-Molens Hoved paa 54° 57' (06") N. 12° 28' (08") E. forandres til rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 3 m. Synsvidde: 2 Sm. En 3 m høj Fyrmast.

2. Paa Hovedet af S.-lige Mole tændes et nyt Fyr, der skal vise grønt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>. Flammens Højde: 3 m. Synsvidde: 2 Sm. Et firkantet, 3 m højt Fyrhus.

Fyrene lyser i S. og SW.-lig Retning.

(Kort Nr. 291, 279 og 280. Danske Lods, Side 410. Havnelods, Side 96. Fyr-Fort. Nr. 463.)

### II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

1850. Danmark. Sundet. Taarbæk Rev Lys- og Klokketønde genudlægges.

Den 2. August d. A. udlægges *Taarbæk Rev* automatiske Lys- og Klokketønde atter paa Station paa c. 55° 47' N. 12° 40' E. Taagesignalet er atter normalt, To-Slag hver 30<sup>s</sup>.

(E. f. S. Nr. 16/831 1934.)

1851. Danmark. Sundet. Flinterenden. Søndre-Flint SE. Klokketønde udlagt.

Klokketønden *Søndre-Flint SE.* er udlagt paa Station paa c. 55° 36' N. 12° 50' E. (Fyr-Fort. Nr. 280.)

1852. **Danmark. Sundet. Kalveboderne. Lystønden Kalveboderne N. udlagt.**  
Lystønden *Kalveboderne N.* er udlagt paa Station paa c. 55° 35' N. 12° 31' E.  
(Fyr-Fort. Nr. 303.)
1853. **(T). Danmark. Lille-Bælt. Fyrrenden og Aarø Sund. Sømærker inddrages midlertidigt.**  
Nedennævnte Sømærker vil den 5. August d. A. midlertidigt blive inddraget for Eftersyn:  
1. Rød Stage med 3 opadvendte Koste, *Græsholm N.*, paa 55° 17' (27") N. 9° 47' (42") E.  
2. Hvid Stage med 1 Halmvisk, *Sandhammeren S.*, paa 55° 17' (17") N. 9° 49' (03") E.  
3. Hvid Stage med 2 Halmviske, *Bastholm N.*, paa 55° 17' (31") N. 9° 46' (12") E.  
4. Hvid Stage med 1 Halmvisk, *Bastholm NW.*, paa 55° 17' (21") N. 9° 45' (12") E.  
Sømærkerne vil snarest blive genudlagt.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1854. **Danmark. Kattegat. Samsø E. Ballen Havn E. Vrag afmærket.**  
Vraget af Fiskerbaaden *Helga*, hvorover mindste Dybde er 11,5 m, ligger sunket paa 55° 49' (13") N. 10° 41' (38") E., c. 1,7 Sm 82½° fra *Ballen Havn*. En Vragvager med 2 grønne Flag er udlagt 25 m ENE. for Vraget.
1855. **Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Vaarsø. Fredet Vandareal. Afmærkning flyttet.**  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 30/1790 1934 angaaende Afmærkningen af det fredede Vandareal omkring *Vaarsø* meddeles, at Pæl Nr. 1 er flyttet, saaledes at den nu staaar 400 m W. for *Vaarsø Kalv.* c. 55° 51',<sub>8</sub> N. 9° 59',<sub>1</sub> E.  
(E. f. S. Nr. 30/1790 1934. Kort Nr. 310 og 304. Danske Lods, Side 177. Søm.-Fort. Side 34, Nr. 1 A.)

### VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1856. **Island N.-Kyst. Húrafliói. Malarhorn Fyr. Fyr tændes foreløbig ikke.**  
(A. f. s. Nr. 6/14. Reykjavik 1934.)  
Paa Grund af Brandskade vil *Malarhorn Fyr* paa 65° 41' (21") N. 21° 26' (36") W. ikke blive tændt foreløbigt.  
(Fyr-Fort. Nr. 842.)
1857. **Island N.-Kyst. Eyjafjördur. Hrísey Fyr. Fyr tændes foreløbig ikke.**  
(A. f. s. Nr. 6/12. Reykjavik 1934.)  
Da *Hrísey Fyr* paa 66° 01' 06" N. 18° 24' 14" W. er blevet beskadiget ved Jordskælv, bliver det ikke tændt den 1. August d. A., men først efter endt Reparation.  
(Fyr-Fort. Nr. 853.)

### XI. Bekendtgørelser m. m.

1858. **(T). Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Kronprins Frederiks Bro. Delvis Lukning af Gennemsejlingen.**  
Sejladsen foregaar for Tiden mellem de to W.-ligste af den nye Bros Strømpiller, der for Tiden er under Bygning.  
Under Udførelsen af den W.-ligste Strømpilles Fundament fra 9. August d. A. i et Tidsrum af c. 14 Dage vil Gennemsejling kun kunne finde Sted i Tiden Kl. 0600—0700 og Kl. 1800—1900.  
Skibe N. fra skal ankre op i Bredningen mindst 1000 m fra Broen.  
c. 55° 50½' N. 12° 02½' E.

## MAANEDSOVERSIGT

over endnu i Kraft værende midlertidige og foreløbige  
Efterretninger for Søfarende.

### I. Østersøen.

- 1933**  
7/446 Østersøen. Sandhammaren Fyr SW. Vrag.  
34/2011 Sverige S.-Kyst. Falsterbo Fyr SE. Vrag afmærket.
- 1934**  
2/77 Tyskland. Kieler Fjord. Advarsel.  
3/118 Sverige S.-Kyst. Lägerholmen Fyr forandres.  
4/211 Finland. Finske Bugt. Orrengrund og Tiiskeri (Digskär) Fyr. Advarsel.  
7/354 Danmark. Fakse Bugt. Rødvig Havn. Dybde aftaget.  
13/648 Sverige. Gøtland. N.-lige Indløb til Fårösund. Midlertidig Fyrbelysning.  
18/964 Sverige. Bottniske Bugt. Sydostbotten Fyrskib ombyttes med nyt Fyrskib. Fyrkarakter og Lufttaagesignal forandres. Radiofyr oprettes.  
18/993 Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Sildefiskeri. Advarsel.  
21/1214 Lolland. W.-lige Indløb til Irben Stræde. Afmærkning forandres.  
22/1235 Rusland. Finske Bugt. Priemny Fyrskib flyttet. Sejladsforskrifter.  
23/1306 Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Bugt. Forbudt Omraade.  
24/1354 Estland. Finske Bugt. Hiiumadal (Nekmangrund). Fyrskib ombyttes midlertidigt.  
26/1502 Finland. Finske Bugt. Someri Fyr. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.  
27/1560 Sverige E.-Kyst. Indløbet til Västervik. Spårö Fyr og Stickskär Fyr forandres.  
27/1574 Finland. Finske Bugt. Hangö S. Opmaalingsmærker udlægges. Advarsel.  
27/1580 Finland. Finske Bugt. Seivästö (Stirsudden) Fyr forandres.  
28/1624 Østersøen. Stevns Fyr SE. t. S. Vrag „Primo“ afmærket.  
28/1630 Estland. Finske Bugt. Reval Bugt. Skydeøvelser.  
29/1668 Sverige. Kalmarsunds djupränna. Bundundersøgelse. Midlertidig Afmærkning. Advarsel.  
29/1681 Lolland. Riga Bugt. Kolkasrags (Domesnæs). Fyr forandres.  
30/1729 Sverige. Ystad. Havnearbejder. Midlertidig Fyrbelysning.  
30/1736 Finland. Bottniske Bugt. Opmaalingsmærker. Advarsel.  
30/1737 Rusland. Finske Bugt. Luga Bugt. Oplysning om Baaker. Midlertidige Opmaalingsmærker.  
31/1798 Sverige. Gotland. Södra Midsjöbanken. Hydrografiske Maalinger. Advarsel.  
31/1849 Danmark. Møen S.-Kyst. Klintholm. Fyrbelysning forandres.

### II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

- 1933**  
27/1687 Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedsund Jernbanebro W. Midlertidig Bro under Bygning. Bolværk spærret.
- 1934**  
1/30 Danmark. Sundet. København. Signaler for Skydning fra Forterne.  
1/32 } Danmark. Sundet. København. Inderhavnen. Knippelsbro. Trafikbestemmelse. Lodstvang.  
27/1581 } Signaler.  
1/34 Danmark. Sundet. Koge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.  
1/35 Danmark. Sundet. Koge Bugt. Mosede Batteri. Signal for Skydning.  
1/36 Danmark. Smaalandsfarvandet. Signaler for Skydning fra Borgsted Batteri og Masnedø Fort.  
1/38 Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Skydning.  
1/39 } Danmark. Lille-Bælt. Snævringen. Broarbejder. Advarsel.  
23/1322 } Danmark. Lille-Bælt. Fredericia SE. Undervandshindring.  
6/352 }  
16/866 }  
18/998 } Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborgsund. Guldborg. Bro under Bygning. Midlertidig  
20/1112 } Afmærkning. Oplysning om Broarbejder.  
27/1583 }

- 1934**  
 9/479 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb.* Oplysning om Dybde.  
 9/480 *Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn.* Tilsanding.  
 14/711 } *Danmark. Smaalandsfarvandet. Storstrømmen.* Bro under Bygning. Midlertidig Gennem-  
 18/997 } *sejlingsaabning. Midlertidige Foranstaltninger.*  
 18/995 } *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm. Sandhage N.* Tilsanding. Sømærke midler-  
 tidig flyttet.  
 24/1368 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg—Rudkøbing.* Lystønder midlertidig inddraget.  
 27/1584 } *Danmark. Lille-Bælt. Als Fjord.* Skydeøvelser.  
 30/1748 }  
 30/1744 *Danmark. Sundet. Snekkersten.* Vrag *Jylland* afmærket.  
 30/1788 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund.* Gravet Rende over *Tolkebarren.* Oplysning  
 om Dybde.  
 30/1789 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg—Rudkøbing—Marstal.* Klokketønder midler-  
 tidig inddraget.  
 31/1853 *Danmark. Lille-Bælt. Fyrrenden og Aarø Sund.* Sømærker inddrages midlertidigt.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1929**  
 18/993 *Danmark. Kattegat. Fornæs SE. t. S.* Oplysning om Dybde.  
**1932**  
 13/591 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal.* Oplysning om Dybdeforhold.  
**1934**  
 1/41 *Danmark. Kattegat. Isefjord. Lynæs Batteri.* Signal for Skydning.  
 1/43 *Danmark. Kattegat. Egense S.* Skydeplads.  
 2/81 *Danmark. Kattegat. Indsejlingen til Mariager Fjord.* Dybde aftaget.  
 3/133 } *Sverige. Kattegat. Subbeberget.* Fyr tændes. *Varberg Fyr* nedlægges.  
 10/496 }  
 13/661 *Danmark. Kattegat. Hjælm S.* Opmaalingsmærker udlagt. Advarsel.  
 17/901 *Danmark. Limfjorden. Hjarbæk Havn.* Indsejlingsrenden tilsandet.  
 20/1117 *Danmark. Limfjorden. Løgstør Grunde* gravede Rende. Oplysning om Dybde.  
 20/1118 *Danmark. Limfjorden. Oddesund.* Bro under Bygning. Advarsel.  
 27/1620 *Danmark. Kattegat. Svanegrund N.* Vrag *Immanuel.*  
 28/1644 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal.* Vandstand. Advarsel. Puller.  
 29/1687 *Danmark. Kattegat. Tisvilde—Liseleje.* Skydning. Advarsel.  
 29/1689 *Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Kronprins Frederiks Bro.* Fartbestemmelse.  
 29/1691 *Sverige. Kattegat. Fladen Fyrskib* midlertidig ombyttet.  
 30/1749 *Danmark. Kattegat. Aarhus Lystønde* inddrages midlertidigt.  
 31/1808 *Danmark. Kattegat SW.-lige Del. Hjarnø Ledefyr.* Forfyr forandres.  
 31/1854 *Danmark. Kattegat. Samsø E. Ballen E.* Vrag *Helga* afmærket.

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1934**  
 6/332 *Skotland. Firth of Forth. Inchkeith E.* Lystønde med Taageknaldsignal udlagt til Forsøg.  
 14/732 *England. Tyne Anduvning.* Fiskeri med Drivnet. Advarsel.  
 17/908 *England. Lowestoft Anduvning.* Afmærkning forandres.  
 19/1066 } *Norge. Marstenen Fyr.* Lysevne forøges. Taagesignal forstærkes og sættes midlertidig  
 24/1405 } *ud af Virksomhed.*  
 19/1068 *Norge. Egersund. Egerø Fyr.* Taagesignal oprettes.  
 24/1377 *England. Dover Havn.* Taagesignaler forandres.  
 25/1435 } *Danmark. Nordsøen.* Tiderne for Radiofyrs Klartvejrudsendelser forandres.  
 31/1814 }  
 26/1521 *Frankrig. Dunkerque. Ruytingen Fyrskib* midlertidig ombyttet med Lys- og Fløjetønde.  
 26/1526 *Skotland. Firth of Forth.* Undervandshindringer udlægges.  
 28/1648 *Nordsøen. Haaks W.* Vrag.  
 28/1652 *Doverstræde. Le Colbart.* Opmaalingsvagere midlertidig udlagt.  
 28/1654 *England. Humber. Bull Fyrskib* ombyttes midlertidigt.

### Island og Færøerne.

- 1932**  
 46/2197 *Island W.-Kyst. Breidifjörðr.* Dybde aftaget. Advarsel.  
**1933**  
 45/2593 *Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Brædrabreki* Grund fundet.

## 1934

- 21/1224 *Færøerne. Nolso og Myggenæs* Radiofyr forandres.  
 31/1823 *Færøerne. Nolso. Borin Fyr.* Taagesignal oprettet.  
 31/1856 *Island N.-Kyst. Húnaflói. Malarhorn Fyr.* Fyr tændes foreløbig ikke.  
 31/1857 *Island N.-Kyst. Eyjafjörður. Hrisey Fyr.* Fyr tændes foreløbig ikke.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

## 1933

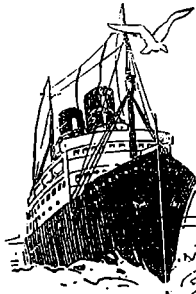
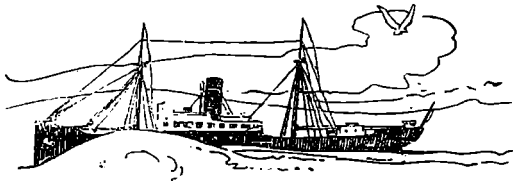
- 9/598 *Britiske Øer.* Oplysninger om Stormvarselstationer.

## 1934

- 1/55 *Danmark.* Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betryggelse.  
 1/56 *Danmark.* Forholdsregler og Signaler, som er foreskrevet i Forbindelse med Isbrydnings-tjenestens Udførelse i *danske* Farvande.  
 1/57 *Danmark.* Meteorologiske Observationer, Stormvarsler, Ismeldinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse CQ.  
 1/59 } *Danmark.* Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra *danske* Skibe.  
 2/111 }  
 1/60 *Danmark.* Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.  
 1/61 *Danmark.* Stednavne rettes i de *danske* Søkort.  
 1/62 *Danmark.* Dampskibsruiter for „Det Forenede Dampskibs-Selskab“s Passagerskibe over *N.-lige Atlanterhav.*  
 1/63 *Island. Islandske Fyr.* Advarsel.  
 2/115 *Britiske Øer og Nordsøen.* Almindelig Oplysning angaaende Miner.  
 4/227 *Danmark.* Stormvarsler, Vejmeldinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri i de *danske* Farvande udsendt pr. Radiotelefon.  
 11/587 *Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske Dampskibsruiter.* Ispatrouiljetjenesten genoptages.  
 16/860 *Britiske Øer.* Opmaalingsarbejder. Midlertidige Mærker udlægges. Advarsel.  
 23/1336 *Danmark.* Skydeøvelser. Farvande midlertidig spærret. Advarsel.  
 23/1337 *Danmark. Sundet. Smaalandsfarvandet.* Skydeøvelser fra Forter. Advarsel.  
 31/1847 *Danmark. Sundet. København.* Havnereglement forandres.  
 31/1848 *Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Kronprins Frederiks Bro.* Midlertidig Lodstvang.  
 31/1858 *Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Kronprins Frederiks Bro.* Delvis Lukning af Gennemsejlingen.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



**FUEL & DIESEL  
OIL**

BUNKERSTATION I  
FRIHAVNEN  
Kapacitet: 450 Tons pr. Time.

St. Annæ Plads 5. København K.  
TELEFON: 5455 — TELEGRAM-ADR.: UNITEDOIL



DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI



*Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using*

**O**wners' &

**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

**Price 13/-** postage paid.

*Published by*

**Nautical Publishing Co.**  
33, Amaliegade, Copenhagen.

AKTIESELSKABET

**MARITIME AGENCY**

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450 Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K



REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTRER

**BUNKERKUL**

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN



KONTRAHENTER FOR

STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS



Forsikrings-Aktieselskabet  
**"SKANDINAVIA"**

Stiftet 1899  
Aktiekapital 10 Millioner Kroner

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGER  
samt  
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

KONGENS NYTORV 6 · KØBENHAVN K.  
Telefon 9316 Telgr. Adr. Reassurance



## AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefoner: 40 - 91 &amp; 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftene»

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde.  
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.  
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

**MARIUS NIELSEN & SØN**

Edsv. Skibsmæglere &amp; Dampskibsrederi

DAMPKIBS- & HAVARIAGENT  
BEFRAGTNINGSFORRETNINGTel.-Adr.: »Mariusone»  
Statstelefon 196Kalvebod Brygge 4  
København V.

DAMPKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 &amp; 4248 - Telegram-Adresse: „Steampacific“

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Røder

**IVER C. WEILBACH & CO**  
SØLVER & SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027  
Grundlagt 1744Telegr.:  
Compasweilbach

Specialforretning: Kompasser &amp; Nautiske Instrumenter

**Hellerup Kulimport A/s**

TUBORG HAVN

Telefon Hellerup 20 - 803 og 660

IMPORT AF  
Kul ▲ Koks ▲ Cinders  
Briketter ▲ Brænde**SEND DERES GAVE  
PR. TELEGRAM**Enhver Ordre, Telegram eller Brev-Gave,  
kan indtelefoneres til vort Kontor.

CENTRAL 13578

**GAVE-TELEGRAM A/s**prompte og samvittighedsfuld Betjening  
AMALIEGADE 33 K.**Skibsproviantering**

Schiffshandler

Ship Chandler

**H. S. Hansens Eftf. A/s**Telefon Central 389  
Efter Kl. 8 Ordruk 3096Amalięgade 43,  
København K.

Lager af alle Skibsfornødenheder



AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

**Assuranceforeningen Skuld**

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12,267 · 12,432 &amp; 12,732 · TELGR.-ADR.: »SKULD«

STIFTET 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND  
CA. 1.600.000 KR.

Overtager: 1) Ansvarsforsikring (derunder overskydende Kollisionsansvar) for Damp-, Motor- og Sejlskibe · 2) Forsikring af Hvreansvar i Sygdoms- eller Forlistilfælde · 3) Forsikring af Ansvar for Besætningens Effekter i Forlistilfælde · 4) Strikeforsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund af Strike eller Lockout.

**SCANDINAVIAN COAL BUYERS****IN A NUTSHELL**GUIDE TO SCANDINAVIAN COAL IMPORTERS,  
COAL AGENTS AND SHIPOWNERS

Price, 10/-, post free.

SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE

(The International Weekly)

33, Amalięgade

Copenhagen, Denmark

**FOREIGN BUNKERING**TOWAGE  
STEVEDORING  
PROVISION-  
AGENTS**DANISH MARITIME SERVICE**TELEGRAMS:  
"AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

**COPENHAGEN**

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 32

FREDAG 10. AUGUST 1934

41. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1934

Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleums A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Ursus  
D/S Ballic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegrafelskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phoenix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugserelskaber.

## FRA UGE TIL UGE

Af Axel Gerfalk.

### INTERNATIONAL SKIBSFARTS- KONFERENCE

I Anledning af et Rygte om, at den britiske Regering Ipaatænker at sammenkalde en international Handelskibskonference for at drøfte Passager- og Fragtdampernes Stilling i hele Verden, erfarer Reuters Bureau, at Handelsministeriet ikke har udsendt Indbydelse til nogen saadan Konference. Spørgsmaalet om en saadan Konferences Sammentræden har i nogen Tid været overvejet i Regeringskredse, men der er ikke truffet nogen endelig Afgørelse i den Retning.

Men Indbydelsen kommer nok. Handelsminister Runciman har jo selv provokeret de allerede til London indkomne Anmodninger om, at England indkalder en saadan Konference. Foruden den skandinaviske Tilslutning har Tyskland ogsaa anmodet om Indkaldelse af en international Konference, og Amerikanerne er i Følge *Scandinavian Shipping Gazette's* New York Korrespondent i Princippet enig med Runciman om, at Rationalisering maa der til. Man kan tænke sig, at den semi-officielle Reuter Meddelelse ikke saa meget er udsendt for at dementere Foruddiskonteringen af Mødets Afholdelse, men for, Sommerferie-Stemning til Trods, inden Parlamentets Sammentræden i September at faa fremskaffet Opfordring til Mødets Afholdelse fra de store latinske Søfartsnationer. Hvorvidt disse Opfordringer vil fremkomme, er maaske tvivlsomt, men, efter hvad vi forstaar, er der ogsaa i disse Lande Sympati for Rationalisering paa en eller anden Maade akceptabel for alle Parter. De vil komme til en London-Konference, villig til et Samarbejde med de andre Søfartsnationer.

### STATSSTØTTE OG SKIBSOFFICERER

Paa den niende nordiske Skibsfører-Konference, der i disse Dage afholdes i Stockholm, og hvor Kaptajn Hagelberg i Mandags blev valgt til Vice-Præsident, har man indgaaende behandlet Spørgsmaalet om Statssubvention til Skibsfarten. Fra alle Sider udtales den Mening, siger Telegrammerne fra Stockholm, at Subvention er forkastelig og rummer en stor Fare for Skibsfartens Frihed. Kaptajn Hagelberg omtalte, at den danske Regering havde tilbudt Danmarks Redere Statsstøtte til Nybygninger, men Rederne havde sagt nej. Derved mente iøvrigt Kaptajnen, at danske Redere blev forfordelt, da den danske Regering ydede norske Redere Eksportkredit op til 75 Procent af Bygningssummen for Skibe, der blev bygget paa danske Værft.

De engelske Skibsofficerers faglige Sammenslutning har tilstillet os en diger Beretning over Sammenslutningens Arbejde i de sidste 18 Maaneder. Beretningen indeholder selvfølgelig ogsaa en Række løbende Kommentarer over Skibsfartens aktuelle Problemer. Deriblandt Statsstøtte-Spørgsmaalet. Sammenslutningen kritiserer frejdigt Handelsminister Runciman's Forslag om Støtte til Skibserhvervet. I og for sig ikke principielt. Men i dette Tilfælde mener Sammenslutningen, at Pengene vil blive galt givet ud, sløset væk formaalsløst. Og den kræver Gennemfø-

relse af visse Reformer, førend Sammenslutningen kan billige Statsstøtte til Skibsfart, deriblandt den stærkt barnlige, at Rederi-Administrationen skæres barskt ned (hvad er det, der skal skæres ned?), og at Redere, der faar Statsstøtte, ikke maa lønnes paa Basis af Procent-Rate af Fragterne o. s. v.

De engelske Officerer vender sig skarpest imod Tanken om en bevidst Rationalisering af Skibsfarten, hvorved Arbejdsløsheden mellem Officererne, enten gennem Tvangsoplægning eller Tvangsophugning, yderligere vil blive øget. Dette Standpunkt er meget kortsynt, da Englands Handelsflaade i Tilfælde af Konflikt med andre Skibsfartsnationer, hvis Enighed ikke opnaas om en eller anden Rationaliseringsplan, vil vise sig at være altfor stor, og at en endnu større Procentdel end den nuværende maa lægges op. Den længste Pengepungs Politik kan nemlig ikke gennemføres overfor Lande, der fører Krig med national Diskrimination som Vaaben, og det vil blive det mest brugte Vaaben i en international Skibsfartskonflikt. De engelske Skibsofficerer kan sikkert trygt følge den Politik, som føres af Handelsminister Runciman; for en Gangs Skyld sidder der i et for Skibsfarten kritisk Øjeblik en ansvarlig Minister, der ikke alene mestrer Politiken til Fuldkommenhed, men ogsaa forstaar alle Erhvervets Trængsler og Problemer.

## BØRSEN TAGER FORSKUD PAA SKIBSFARTENS FREMGANG

Et af de kraftigste Tegn paa, at Troen paa de »bedre Tider« er ved at indfinde sig, afgiver Skibsfartens Stilling i Øjeblikket. Dampskibsaktier er i den sidste Maaned undergaaet en betydelig Opgang paa Børsen, og i Gaar kunde Statistisk Departement meddele, at Rederiaktier nu staa 25 pCt. højere end paa samme Tid i Fjor.

Tager man Aktielisten for sig, ser man, at disse Papirer i Løbet af en Maaned er gaaet op med fra en halv Snes til op mod 20 Points.

Fra 6. Juli til 6. August er »Norden« steget fra 110—112 (Køber- og Sælgerkurs) til 126 $\frac{3}{4}$ —128, D.F.D.S. fra 60 $\frac{3}{4}$ —61 til 69 $\frac{1}{2}$ —70, »Dannebrog« fra 86 $\frac{3}{4}$ —88 til 94—95, »Orient« fra 98—98 $\frac{1}{2}$  til 111 $\frac{1}{4}$ —112, »Myren« fra 87 $\frac{1}{2}$ —88 til 99 $\frac{1}{2}$ —99 $\frac{3}{4}$ , »Vendila« fra 66—66 $\frac{1}{2}$  til 83 $\frac{1}{2}$ —84, »Progress« fra 58—60 til 75—76, »Dansk-Fransk« fra 86 $\frac{1}{2}$ —87 til 99—99 $\frac{1}{2}$  og »Orion« fra 29—30 til 36 $\frac{3}{4}$ —37.

I Gaar fortsattes Haussen yderligere, idet en Række Dampskibspapirer paa ny steg — D.F.D.S. 1 $\frac{1}{4}$  Point, »Norden« 1 $\frac{1}{2}$ , »Dannebrog«  $\frac{1}{4}$ , »Vendila«  $\frac{1}{4}$  og »Orion« 1.

### Aktiernes indre Værdi forbedret.

»Politiken« har spurgt en af vore kendte Skibsredere, Seniorchefen for Dampskibsselskabet »Progress« Hr. Marius H. Nielsen, hvad Aarsagen er til denne stærke Opgang, og Skibsrederen svarer:

Skibsaktiernes indre Værdi er blevet forbedret i det sidste Aars Tid. Skibspriserne er steget. Det er blevet dyrere at bygge Skibe, og derved er de ældre Skibe blevet mere værd. Desuden er der nu blevet Købere til ældre Tonnage, hvad der ikke var før.

Alt dette forbedrer jo Rederiselskabernes Status.

Men desuden er der ogsaa kommet mere Liv paa Fragtmarkedet. Naar Skibsaktierne var kommet saa langt ned, skyldtes det selvfølgelig, at der ikke var saa meget at bestille. Nu er der atter fuldt ud Brug for Dampskibsflaaderne, og saa at sige alle Skibene er i fuld Gang.

Der er jo heldigvis kommet bedre Forhold i Tilbud og Efterspørgsel paa Fragtmarkedet. Hertil bidrager bl. a. det Samarbejde, der er opnaaet mellem Rederne i Trælastfarten, saaledes at man, hvis der skulde komme en Tid med mindre Efterspørgsel efter Skibe, kan lægge nogle af dem op i Stedet for at trykke Fragterne for hinanden. Det har ikke været nødvendigt endnu, men Samarbejdet er organiseret, og det er ikke blot skandinavisk, men internationalt.

## DISPATCH I ARCHANGEL

Sovjets herværende Handelsrepræsentation meddeler os, at s.s. »Campus« i Følge Telegram fra Arkangel ankom til denne Havn den 29. Juli Kl. 12 Middag, og at Ladningen begyndte med det samme og den paafølgende Dag Kl. 1, var 1664 fms. Træpulp indladet, og Skibet kunde afsejle med det samme til Manchester. I Følge samme Telegram havde Skibet holdt samme Last som paa dets forrige Tur til Manchester og 65 fms. mere end paa dets første Tur fra Arkangel til Manchester den 7. Juni.

Det er en beundringsværdig Ekspedition, der her er fundet Sted, og Meddelelsen herom lyder velgørende efter de mange Klager, man har modtaget om daarlig og langsom Ekspedition og slet Udnyttelse af Lastekapacitet. Russerne kan altsaa udmærket godt, naar de vil. Og man maa haabe, skriver *Scandinavian Shipping Gazette*, at dette Tempo opretholdes med alle Skibe i Fremtiden, og at s.s. »Campus« ikke er Undtagelsen fra en daarlig Regel. Der er nemlig een Ting at bemærke til den hurtige og glimrende Ekspedition af »Campus« — dette Skib er timechartret af Sovjet Rusland, saa Myndighederne er stærkt interesseret i, at det foretager saa mange og saa fyldige Rejser som muligt.

### Børsen tager altid Forskud

— Hvad mener De om Børsens Vurdering af Chancerne?

— Børsen tager jo altid Forskud — baade paa Opgang og Nedgang, svarer Skibsrederen, men jeg kan ikke se, at der er noget usundt i det, der sker paa Børsen for Tiden. Derimod var det usundt, at vi var kommet saa langt ned med Værdierne.

— Man hører dog endnu — trods Bedringen — Klager fra Skibsfarten over Tiderne.

— Det skyldes, at der er saa megen Forskel paa Mulighederne for dette Erhverv. Det ligger nemlig forskelligt for de forskellige Skibstyper.

Naar et Selskab som »Progress« har set sine Aktier stige saa meget, skyldes det, at vore Dampere er paa ca. 3500 Tons, der netop passer for Nord- og Østersøfarten og Middelhavsarten, og her er fuld Beskæftigelse.

Det er der derimod ikke for de store Skibe — det vil sige, den senere Tid har ogsaa bragt Bedring for de store nye og moderne Dieselmotor-Skibe. Men for de gamle Dampere paa 6—8—10,000 Tons er der ikke meget at bestille.

— Er Opgangen i Aktierne ikke kommet overraskende?

— Nej, den var ventet, fordi vi har ligget saa langt nede med Værdierne lige siden 1930.

Nu er vi aabenbart kommen til det Tidspunkt, hvor det atter gaar den rigtige Vej, men lad os nu haabe, det gaar lidt langsomt, for det er aldrig sundt, hvis det gaar for stærkt.

## DANMARK PAA VERDENSUDSTILLINGEN I BELGIEN

Handelsministeriets officielle Komité for Udstillinger i Udlandet har holdt Møde og vedtaget at andrage Regering og Rigsdag om en Bevilling paa 400,000 Kr. til Bestridelse af Danmarks Deltagelse i den belgiske Verdensudstilling 1935. Det er Meningene paa Udstillingen at leje et Areal alene med Størelse som de andre skandinaviske Lande og derpaa skal opføres et Danmarks Hus, hvor de danske Erhverv, Industri, Landbrug, Fiskeri, Haandværk osv. kan udstille danske Frembringelser. Kunsten vil blive udstillet for sig i to Udstillinger, en for gammel, en for moderne Kunst. Her vil alle Lande udstille.

## STIGENDE TRAFIK PAA KØBENHAVNS HAVN

I den syvende Udgave af Statistiske Oversigter over Skibsfart og Vareomsætning paa København, udgivet af Københavns Havnevesen og udarbejdet af Ekspeditionssekretær H. N. Skade i Statistisk Departement, fremgaar det, at i Sammenligning med de øvrige danske Havne indtager Københavns Havn Stillingen som det dominerende Centrum for den indenrigske Skibsfart. Det samlede Kvantum af det mellem samtlige danske Havne transporterede Gods andrager godt 2 Mill. Tons, og da Farten mod København beløber sig til 0.7 Mill. Tons og 0.5 Mill. Tons gaar i modsat Retning, berøres denne Havn altsaa af henmod  $\frac{2}{3}$  af Godset. De for den indenlandske Fart mest betydende Provinshavne er Aalborg—Nr. Sundby med 104,000 Tons indgaaende Gods og 273,000 Tons udgaaende (Cementafskibningerne), Aarhus med henholdsvis 147,000 og 109,000 Tons og Odense med 108,000 og 40,000 Tons.

Ogsaa med Hensyn til den udenrigske Omsætning er Københavns Havns Omsætning af langt større Dimensioner end de øvrige danske. I 1933 gik 37 pCt. af Danmarks samlede Vareomsætning med Udlandet over Københavns Havn. De betydeligste Provinshavne var Aalborg med 9 pCt., Aarhus med 9 pCt., Esbjerg med 6 pCt. og Odense med 5 pCt. Den fortsatte Udvidelse af Provinshavnernes Havne har iøvrigt bevirket, at Københavns Andel af den samlede Import

er formindsket. Det fremgaar af det tabelariske Stof, at den indgaaende Reg. Tonnage i 1933 udgjorde 6.7 Mill. Reg. Tons Netto. Hermed er den Tilbagegang, som fandt Sted i det for Danmarks Erhvervsliv mest udprægede Kriseaar 1932, atter indvundet, og Trafiken paa Havnen har været større end i noget tidligere Aar.

### København og Provinsen

En Oversigt over Forholdet mellem Københavns og Provinshavnernes Flaader viser den ejendommelige Udvikling, der fandt Sted i Løbet af det 19. Aarhundrede. I Aaret 1800 havde København  $\frac{3}{4}$  af hele Landets Tonnage og Provinsen  $\frac{1}{4}$ , men i de følgende Aartier formindskedes den i København hjemmehørende Flaade uafbrudt, medens Provinsens forøgedes, saaledes at Tonnagen i 1870 var fordelt med  $\frac{3}{4}$  til Provinsen og  $\frac{1}{4}$  til København. Efter 1870 begyndte Dampskibene at faa Betydning, og da denne Tonnage ganske overvejende ejedes af københavnske Rederier, kom København ved Aarhundredskiftet atter i Spidsen, og i 1920'erne var det ovenfor omtalte Forhold fra den støre Handelsperiode omkring 1800, nemlig ca.  $\frac{3}{4}$  af den danske Handelsflaade i København og  $\frac{1}{4}$  i Provinsen, atter til Stede. Naar Bevægelsen i de senere Aar atter er begyndt at gaa i modsat Retning, endogsaa i ret stærkt Tempo skyldes dette ikke nogen væsentlig Stigning i Provinsrederiernes Tonnage, men er foranlediget af, at Skibe, tilhørende københavnske Rederier, bl. a. Ruteskibe, i stigende Grad er indregistreret i Provinshavne.

## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 7. August 1934.

Udenforstaaende, der har fulgt de betydelige Kursstigninger, som Aktiebørsens Skibsliste i Løbet af indeværende Aar — og deraf navnlig de seneste Uger — har kunnet opvise, konstaterer formodentlig heraf en tilsvarende Bedring af Fragtmarkedet. Tanken er nærliggende, men alligevel uberettiget, i Særdeleshed hvad angaar de hjemligere Markeder, i hvilke Broderparten af den danske Trampskibsflaade søger sin Hovedbeskæftigelse. Dermed være dog langt fra sagt, at Værdistigningerne er ubegrundet eller Fragtmarkedet utilfredsstillende. Hvad førstnævnte Punkt angaar, da maa vi overlade til klogere Hoveder at dømme desangaaende og blot henvise til, at Skibsværdierne udenfor al Tvivl en lang Overgang var stærkt undervurderede. Hvad derimod Fragtmarkedet som Helhed angaar, da tenderer dette afgjort vedblivende i den rigtige Retning. Kan man betragte Aktiebørsen som et merkantilt Barometer, gælder vel for dette, som for det meteorologiske, at *Tendensen* er af større Betydning end den øjeblikkelige Stilling, og *i saa Fald* er der kun Grund til at være tilfreds med »Barometerstanden«.

### TRÆLASTMARKEDET

Nye Ordre kommer stadig sparsomt frem og saadanne — navnlig Hvidehavs- og Leningradsladninger — bliver hurtigt taget ud af Markedet.

Ekspeditionsforholdene i visse engelske Havne er vedblivende fortvivlede, for ikke at sige skandaløse. Der er stadig 12—14 Dages Tørn i Hull Vict. Dock, og foruden denne Havn (og i mindre Grad Boness og Sharpness) meldes nu ogsaa Boson at byde paa mindst 14 Dages Tørn. Allerede i Begyndelsen af Juli var trælastede Skibe udsat for flere Dages Vente-tid i Havne som Preston og Carston. Derimod berettes der nu om rent ud sagt fantastisk hurtige Ekspeditioner ved Lastning af Pulpwood i Archangelsk. ligesom ogsaa Skibe ved Lastning af firsavet Trælast har faaet overordentlig tilfredsstillende Ekspeditioner i nævnte Havn. Dette er dog kun Undtagelsen, ikke Reglen. Af Ugens Afslutninger anføres:

800 stds. DBB Trångsund/Antwerpen, Frs. 170. 575 stds. DBB Makslahi/Vilvorde, 40 Belgas, 14 Belgas Klausul, 1,250 Fv. Props 1/2 Uleåborg/Antwerpen, 32/6d. 900 Fv. Props Lapaluoto/Antwerpen, 31/6d. 185 stds. DBB Riga/Boulogne, Frs. 177,50. 650 stds. DBB Gdynia/Cardiff, 35/-.

Leningrad: 650 stds. DBB Papenburg 37/3d. 800 stds. DBB Grangemouth 30/3d. 500 stds. Damper, Telegrafpæle, Køge og Horsens, L. 775, f.o.b. og stuvel, 6 Lastedage.

Canada har tilsyneladende genvundet de 2/6d., som Basisraten tidligt paa Sommeren faldt med fra 50/- til 47/6d. (Basis can. Doll. 1.75 Lastning), men iøvrigt er det vanskeligt at vurdere en Befragtning fra dette Marked, naar ikke samtidig Lasteprisen er opgivet, da denne er meget forskellig paa de forskellige Lasteplasser og endog til Tider varierer indenfor det enkelte Distrikt.

### KUL, KOKS etc.

Eftersprøgslen er stadig meget begrænset, og dette er for saavel Befragternes som Redernes Vedkommende gensidigt. Af de seneste Befragtninger bemærkes:

Tyne Range: Assens 1,150 Tons Kul, 4/10 $\frac{1}{2}$ d., 500 Losning. Svendborg 1,700 Tons Kul, 4/4 $\frac{1}{2}$ d., 350 Losning, Horsens 2,400 Tons Kul, 4/- 500 Losning. Lindholm Bro 2,600 Tons Kul, 3/10 $\frac{1}{2}$ d., 600 Losning. Boness/Aseens, 2,100 Tons 4/3d., 72/500, Humber/Memel, 3,000 Tons 4/-, 600 Losning à 1/-, option Seaham Dock 3d. extra. Humber/Riga, 3,500 Tons, 4/9d. 500 Losning.

### MIDDELHAVET etc.

Nedgaaende: Trods aftagende Ladningsudbud var Tonen gennemgaaende fast, navnlig fra Skotland og Østkyst England, hvad naturligvis skyldes det rent elendige hjemgaaende Marked. Der sluttedes bl. a.:

Hull/Vestitalien, 5,500 Tons Furnace Koks 9/3d., 400 Losning 1/- (scale). Tyne/Oran, 7,500 Tons Kul, 7/gd. Newport/Algier, 4,000 Tons Kul, 8/- Newport/Alexandria, 7,500 Tons, 7/9d. Tyne/Barcelona,

PORTSAT FRA SIDE 371

2,100 Tons Kul 10/9d. option indtil 1,600 Tons. Koks 13/3d. (dette er 2/- mere end lignende Ladning sluttedes til i Foraaret, hvad den Gang var Topnotering).

**Hjemgaaende:**

**Donaomraadet:** Som saa ofte før bekræftes det gamle Ord, at det sjældent gaar saa galt, som Præsten prædiker. Ifl. Meddelelse til »Daily Freight Register« forventes nu at blive til Raadighed for Eksport fra Rumænien ca. 800,000 Tons Majs og Byg + ca. 200,000 Tons Oliiekager, Bønner o. a., hvortil ventes at komme ca. 1,500,000 Tons fra Jugoslavien og endnu opgjorte Kvant fra Bulgariens Kysthavne. Saavidt vides, har der endnu kun fundet en enkelt Befragtning Sted fra Donau, nemlig: spotprompt 2,500 Tonner til Danmark à 15/6d. Basis 1 Havn. Fra Syd- rusetland til U.K.-Cont. sluttedes en enkelt 7,000 Tonner til 9/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. imod sidst 5,800 Tons 9/6d. Der sluttedes igen flere store Baade til Dalny eller Shang-

haj til 16/3d. f.i.o., Option Vladivostock 16/9d., hvilket er 3d. mere end sidst.

**NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.**

**Vestgaaende:** Tonnagebehovet er stadig meget beskedent. Der sluttedes bl. a.:

Wales/Northern Range; 2,800 Tons Kul, 7/-, 96/1,000 (fri Losning. Wales/Montreal el. Quebec, 3,000 Tons Kul, 6/6d. (fri Losning). Fowey/Montreal og/ el. Three Rivers, 1,500 Tons clay, 14/- een, 15/- to Havne.

**Østgaaende:** Cuba alene opviser nogenlunde Aktivitet og har i Løbet af de sidste Par Uger sat Ratene op fra 12/6d. til 13/6d., hvilken sidstnævnte Rate i flere Tilfælde betales for 6,000/7,000 Tonner til U.K.-Cont., 3d. mere, dersom 2 Lastpladser.

**SYD-AMERIKA**

Det tilladte Dybgaaende mellem San Lorenzo og Rosario er nu 19' eller kun 3" mindre end sidst. Det

+ DANSKKE HAVNE +

**ESBJERG**

Dybdet ved daglig Højvande: Paa Graadybsbarren 2,7—5,8 m undtagen i en 200 m bred Rende, der i fuld Bredde har 7,5 m og i Fyrlinien 7,8 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusetærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 4,7—7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikkhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er almærket med talrige Bojer, Lys- og Fløjtevænder og flere Fyrlinier. — **Havneafgifter (pr. Reg.-Ton):** Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — **Lods- og Bugserafgifter:** Lodsstationen, en Lods-kutter ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved Havnens Bugserdampere Taksten er 100 Kr. pr. halve Time + 5—15 Øre pr. Reg.-Ton + 25 Kr. pr. Time for Bugserlov. — **Ballast- og Vandafgifter:** Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjets fulde Netto- drægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Tons. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — **Losning og Lastning:** Losning og Lastning besørages af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefæde. To mindre Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for smaa Fartøjer. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

**KJØBENHAVN**

1 Indløbet til Havnen 10 m, i Frihavnen 7,5—9,5 m. Til Larsens Plads en Dybde af 8,1 m. Til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne en Dybde af 7,5 m, ved Bolværkerne ved Kalvebod Brygge af 6,9 m, i Oasværkshavnen af 6,2 m. Ved Engshave Brygge 6,3 m, ved Teglhølmolen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden en Dybde af 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m. 15 Øre pr. Ton af Netto- Registrertonnagen. 10 Øre pr. Ton af Oods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer paa 100 Netto Reg. Tons og derunder betaler, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, kun Halvdel af ovennævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Oods, der losses eller lades ved Havne- vesenets Bojer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Sidst- nævnte Afgift betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsforordenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Afgift for Rutefar- tøjer og reparerende Fartøjer m. m. Fartøjer, der udelukkende anløber Havnen for at indtage Kul, Indlyrings- eller Motor- olie til Fartøjets eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsforordenheder, for at skilte Mandskab, landsætte syge eller døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vind- drivere, er fritagne for Afgift. Opholdets Varighed maa dog ikke udstrækkes over 4 løbende Døgn, for Sejlskibe paa 200 Net. Reg. Tons og derunder, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, ikke over 14 løbende Døgn. Ingen Lodsvang. Lodspenge betales efter Skibets Dybtgaaende, Drægtighed og den Distance, der losses, og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 36 til 240 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat. Ballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand betales med Kr. 1,75—2,50 pr. Ton. Losning og Lastning. I Frihavnen besørages Losning og Lastning efter faste, af Mi- nisteriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Arbejderformand (Stevorder). 5 Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde, 5 Plydedokke, den ene ca. 170 m lang med Bæreevne 13,600 Tons. Ophalings- beddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Omlægning af Varer, Korn-Elevatore og pneum. Kornlosseapparater, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Lade- apparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 14 faste Kraner med Løft indtil 25 Tons samt 2 private faste Kraner (Burmester & Wain) med Løft indtil 100 T. Vandfors. v. Bolværk, Jærn- bane langs Havnen.

**FAABORG**

Indsejlingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. **Havneafgift:** Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodsvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kroner, over 300 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Hav- nen rundt. Fast Kran til 6 Tons. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. v. Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

**FREDERIKSHAVN**

Dydden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter. **Havnepenge** for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Parladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning foretages af Private efter faste Takster. Kran løf- tende 10 Tons. Privat Kran løftende 25 Tons. Privat Plyde- dok med 2400 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Ma- skinværksteder forefindes.

**HELSENGØR**

Dydden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. **Havnepenge** for udenbys Far- tøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. henholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt proviantrende Skibe er fri. Lodser ved Havnen og i Fyrskibet »Lappe- grund«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: I Hav- nen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 2 Tørdokke indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

**NYBORG**

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe (5,5— 7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandene stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. **Havneafgifter pr. Reg.-Ton:** Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekruer 32 Øre, Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. **Vareafgift:** Moderat. Bugserdamp, ulornod. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørages hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Køllhallingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

**RUDKJØBING**

Indsejlingsløbet Nord fra til Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. **Havneafg.:** Fartøjer forsynet med Maskin- kraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Uden- bys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodsvang uden ved Bugsering (se Lods!). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris i Tiden 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Ø. pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slinger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B. T. Mo- tor- og Maskinfabrik i Byen.

menes nu, at yderligere Fald ikke er forestaaende, men omvendt heller ingen foreløbig Stigning. En god Del Baade blev anbragt for Lastning August og September, og enkelte op til 10/10. Nu foretrækkes Septembertonnage for Augusttonnage, hvad forsaa vidt ikke kan undre, da Afslutningerne for August-Afskibning allerede i sidste Uge stærkt nærmede sig Juliafskibningerne i Omfang. Af Ugens Befragtninger nævnes:

7,000 Tons n. a. Rosario/Avonmotuh, 16/6d., August. 7,000 Tons n. a. Rosario/Antwerpen, Rotterdam el. Amsterdam, henholdsvis 16/6d., 16/9d. og 17/-, August. 5,500 Tons n.a. Rosario/U.K., Antwerpen eller Rotterdam 17/6d., Bergen-Stockholm Range 19/-, 20/9 Annull. 7,500 Tons n. a. Rosario/Antwerpen direkte, 15/9d., 5/10. Annull. 5,500 Tons Santa Fé/Antwerpen, Rotterdam el. Amsterdam, 18/6d. 27/8 Annull. (sidst 7,300 Tons 15/8. Annull. 18/6d.).

#### ØSTEN

Det var og er stadig Bønnerne fra Manchuriet, der paakalder størst Opmærksomhed. Fra 22/6d. steg Raten hurtigt til 23/- og 23/6d. for pludselig at springe op i 25/-, til hvilken Rate adskillige 7,000/8,000 Tonnere blev sluttet Dalny/Rotterdam eller Hamburg, 1/3d. mere, dersom Hull el. Danmark, helt op til 31/10. Annull.

Ved en mere begrænset Aktivitet sattes Raten fra Vestaustralien op fra 25/- til 26/- (7,000 Tonnere 5/10 og 15/10' Annull.), og fra Sydlandet fik lignende Baad 26/9d. med 5/10' Annull. imod sidst 26/- (alt Sækkelast, 2/6 mindre for løs Ladning).

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

#### Mindre norske Oplægninger

Ifølge Norges Rederforbunds Opgørelse var der 1. August oplagt 106 norske Skibe paa tilsammen 567,458 Tons mod 119 Skibe paa tilsammen 584,592 Tons Dødvægt den 1. Juli. Tankskibsoplægningerne er forøget med ca. 60,000 Tons, men til Trods herfor er de samlede Oplægninger formindsket med 17,000 Tons. Det vil altsaa sige, at ca. 77,000 Tons af den almindelige Handelsflaade er kommen i Fart i Løbet af Juli Maaned.

#### De Arbejdsløses Antal mindskes

Baade Søfolk og Officererne har mærket den stigende Beskæftigelsesgrad indenfor Skibsfarten. For Styrmandene har denne Bedring medført, at mens der en Overgang gik henvend 300 ledige, er der nu kun et halvt Hundrede uden Hyre, og det er næsten kun, hvad der maa være til Raadighed af ledigt Mandskab for at der kan være en Reserve parat i Tilfælde af Sygdom og under Ferie.

## POSITIONSLISTE PR. 7. AUGUST 1934

### A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
s.s. *Aalborg*, afg. Kbhvn. 5.8.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *Aarø*, Larsen, afg. Leningrad 31.7. til Ghent.  
m.t. *Aase Mærsk*, afg. La Piedras 18.7.  
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Penang til Port Said 4.8. hjg.  
s.s. *Agnete Mærsk*, ank. Cardiff 15.7.  
s.s. *Alabama*, Karstensen, ank. Rosario 1.8.  
s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Alfa*, pass. Gibraltar 1.8.  
s.s. *Algarve*, Lund, afg. Palermo forv. 8.8. til Tarragona.  
m.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Aalborg 5.8. udg.  
s.s. *Alsund*, Nielsen, ank. Montreal 3.8.  
s.s. *Amalienborg*, ank. Haukipudas 7.8.  
m.s. *Amerika*, Knudsen, ank. Tacoma 30.7. udg.  
m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Willemstad 10.7.  
m.t. *Anna Mærsk*, afg. San Pedro 22.7.  
s.s. *Anna*, pass. Dungeness 1.8.  
m.s. *Annam*, Kragelund, ank. Moji 29.7. udg.  
m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Holbæk forv. 6.8. til Helsingør.  
s.s. *Arnold Mærsk*, afg. Kvoda 22.7.  
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Kbhvn. 4.8. til Buenos Aires.  
s.s. *Askø*, Kolster, afg. Rouen 4.8. til Hartlepool.  
m.s. *Asnæs*, Ankersen, afg. Glasgow 7.8. il Søby.  
m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. San Pedro 1.8.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

7. 8. 34

LONDON.....	22,40	MADRID.....	61,15
NEWYORK.....	444,50	AMSTERDAM.....	301,75
BERLIN.....	173,00	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	29,50	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	104,70	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	145,65	PRAG.....	18,65
ROM.....	38,40	WARZAWA.....	84,70

#### »Hans Mærsk« til Reparation — i Lyntogsfart

Paa Svendborg Skibsværft er man i disse Dage ved at afslutte et større Reparationsarbejde paa Damperen »Hans Mærsk«, som — efter en Kollision — har faaet en helt ny Stævn og Forskib, samt er blevet repareret paa anden Maade. Hele dette Arbejde, som afsluttes paa Tirsdag, vil da kun have været 10 Dage. Det er altsaa gaaet med Lyntogsfart — for at tale nyt Statsbanesprog, skriver Sv. Amtstidende.

#### Quick Despatch i Archangel

Den herværende russiske Handelsrepræsentation meddeler, at der fra Archangel telegraferes om en meget hurtig Lastning. Det drejer sig om Damperen »Campus«, der ankom til Archangel den 29. Juli, kom til Lastekaj samme Dag Kl. 12 Middag og var færdig den 30. Juli Kl. 13, hvorefter den straks afgik til Manchester. Damperen havde i 25 Timer indtaget 1,664 Favne Pulpwood. Samtidig oplystes, at den hurtige Lastning ikke gik ud over Indlagendet. Damperen fik samme Kvanlum som lastet under forrige Rejse med Afgang fra Archangel den 5. Juli og 65 Favne mere end ved første Rejse i Juni.

#### Odense—London Ruten standset

For et halvt Aars Tid siden aabnede Speditørfirmaet N. P. Hansen & Co. i Odense en Godsroute Aarhus—Odense—Korsør—London, med regelmæssig Fart hver 14. Dag.

Et Forlydende vil vide, at denne Rute skulde være standset fra 1. August, og under en Samtale, som »Sørø Amtstid.« har haft med Prokurist H. P. Hansen, Odense, bekræftede denne dete Forlydendes Rigtighed.

Aarsagen til dette Skridt er Ruten efterhaanden svigtende Godsmængde, hvilket for en stor Dels Vedkommende skyldes de mange Restriktioner, der er paalagt Eksporten fra Danmark til England. Det er kedeligt, det skulde blive Resultatet, men der er desværre ikke andet at gøre, udtalte Hr. Hansen. Vi mente, der havde været Basis for en saadan Rute, og det er der maaske ogsaa under normale Forhold. Tidspunktet, vi valgte, har blot ikke været det rigtige.

#### Dalende svenske Oplægninger

De svenske Oplægninger androg pr. 1. Juli 74 Skibe svarende til 128,915 Bruttotons eller 191,318 Dødvægttons. For en Maaned siden var Skibenes Antal 121, Bruttotonnagen 172,988 og Dødvægttonnagen 256,594.

### B

s.s. *Astrid*, Madsen, ank. London 3.8.  
s.s. *Activ*, Lorentzen, ank. Bordeaux 4.8.  
m.s. *Australien*, Rasmussen, ank. Manila 4.8. udg.  
s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
s.s. *Bellona*, Hansen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
s.s. *Benedikt*, Clausen, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro-Nykøbing F. Ruten.  
m.t. *Bente Mærsk*, afg. St. Thomas 16.7.  
s.s. *Bergenhus*, Schmidt, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Betty*, pass. St. Miguel 30.7.  
s.s. *Betty Mærsk*, afg. Umba 18.7.  
s.s. *Birgit*, Lisberg, afg. 1.8. til Lagos.  
s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Bandholm 2.8.  
s.s. *Bodil*, afg. Tunis 31.7.  
s.s. *Bogø*, Nielsen, ank. Grangemoult 6.8.  
m.s. *Boringia*, Væring, ank. London 5.8. hjg.  
m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. Three Rivers 1.8. til Montevideo.  
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Kbhvn. 5.8.  
s.s. *Botnia*, Ekholdt, afg. Leith 4.8. til Reykjavik.  
s.s. *Brasilien*, Aggerholm, afg. Santos 31.7. til Kbhvn.  
m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Hangø 24.7. til St. Louis du Rhone.  
s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Kbhvn. 6.8.  
s.s. *Britta*, afg. Kotka 1.8. pass. Dungeness 26.7. p. R. t. Antwerp.

s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Casablanca 23.8. til Tanger.  
 s.s. *Brosund*, Hansen, pass. Kbhvn. 4.8. p. R. t. Boston.  
 s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Swansea 4.8. til Kbhvn.

## C

m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, Bahia 20.7. til Kbhvn.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Marseilles 4.8.  
 m.s. *Chastine Mærsk*, afg. Algier 11.7.  
 m.s. *Chile*, Hansen, afg. Tsingtao til Shanghai 6.8. hjg.  
 m.s. *Christian*, Rasmussen, ank. Stettin 29.7.  
 s.s. *Christiansborg*, ank. Bermuda 7.8.  
 s.s. *Cimbria*, Sundvig, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Holm, ank. Bayonne 6.8.  
 m.s. *Columbia*, Barfoed, pass. Cape Good Hope 22.7.  
 m.s. *Concordia*, Møller, ank. Danzig 28.7.  
 s.s. *Cornelia Mærsk*, ank. Casablanca 26.7.  
 s.s. *Cyril*, Farup, ank. Cartagena 7.8.

## D

s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, Kbhvn.-London Ruten.  
 s.s. *Dagmar*, pass. Dungeness 27.7.  
 s.s. *Dana*, Bang, afg. Ceuta 28.7. til Ziguinchor.  
 m.s. *Dana*, Hansen, afg. Kemi 28.8.  
 m.s. *Danmark*, Hjernum, ank. Kobe 7.8. udg.  
 m.t. *Danmark*, Bjark, pass. Rockall 1.8. p. R. t. Baton Rouge.  
 s.s. *Delaware*, Christensen, afg. New York 22.8.  
 s.s. *Diana*, Holst, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Dorrit*, ank. Saffi 31.7.  
 s.s. *Douro*, Kann, afg. Memel forv. 18.8. til Kbhvn.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.  
 s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## E

s.s. *Ebba*, afg. Seaham 1.8.  
 s.s. *Ebro*, Ørbech, afg. Tanger forv. 14.8. til Ceuta.  
 s.s. *Edith*, pass. St. Miguel 29.7.  
 s.s. *Effie Mærsk*, afg. Kovda 25.7.  
 s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Malaga forv. 8.8. til Cadiz.  
 s.s. *Elie*, Larsen, afg. Bordeaux 7.8. til Methil.  
 s.s. *Ellensborg*, ank. Riga 5.8.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, ank. Archangel 23.7.  
 s.s. *Elsborg*, afg. Beckton 6.8.  
 s.s. *Emilie Mærsk*, ank. Onega 6.7.  
 m.t. *Emma Mærsk*, afg. Aruba 17.7.  
 m.s. *Energi*, Stegmann, ank. Stockholm 31.7.  
 m.s. *England* (D.F.D.S.), Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *England* (D.T.K.), Steengade, afg. Kbhvn. 5.8.  
 s.s. *Erna*, pass. St. Miguel 19.7.  
 m.s. *Erria*, Topp, afg. Malacca til Port Swettenham 7.8. hjg.  
 s.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Ester*, pass. Ushant 29.7.  
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, ank. Archangel 3.8.  
 s.s. *Estland*, Poulsen, ank. Pillau 5.8.  
 m.s. *Europa*, Dahl, afg. St. Thomas til San Juan P.R. 7.8. udg.

## F

s.s. *Falken*, Jønson, Kbhvn.-Nyborg-Rudkøbing-Svendborg Ruten.  
 m.s. *Fanø*, Rasmussen, afg. Charlestown 31.7. til Kbhvn.  
 m.s. *Fanø*, afg. Charleston 31.7.  
 s.s. *Fanø*, Korff, afg. Pernau 1.8. til Boness.  
 m.s. *Fionia*, Christensen, afg. Colombo til Suez 2.8. hjg.  
 s.s. *Flynderborg*, ank. Gdynia 6.8.  
 s.s. *Fredensborg*, ank. Frederikshavn 4.8.  
 s.s. *Frederiksberg*, ank. Gdynia 2.8.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Oslo 28.7. til New York.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Brinch, afg. New York 2.8. til Kbhvn.

## G

s.s. *Garonne*, Kajs, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Gautatyr*, Abrahamsen, ank. Treport 3.8.  
 s.s. *Georgia*, afg. Tyne 28.7.  
 s.s. *Gerda Toft*, ank. Delfzijl 25.7.  
 s.s. *Gerda*, afg. Goole 31.7.  
 m.s. *Gertrude Mærsk*, ank. Baltimore 25.7.  
 m.s. *Gloria*, Kromann, ank. Halmstad 1.8.  
 s.s. *Gorm*, Bastholm, afg. Sharpness forv. 18.8.  
 s.s. *Grete*, ank. Rouen 1.8.  
 s.s. *Grønland*, Meinertz, ank. London 2.8.  
 s.s. *Guðrun Mærsk*, ank. West Hartlepool 21.7.  
 s.s. *Gunver*, ank. Valencia 31.7.  
 s.s. *Gunver Mærsk*, pass. Hanstholm 28.7. østg.

## H

s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Gdynia 6.8.  
 s.s. *Halfdan*, ank. Danzig 6.8.  
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. Tyne 4.8. til Kbhvn.

s.s. *Hans Mærsk*, ank. Svendborg 27.7.  
 s.s. *Harald*, Clemmensen, Ruten vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Helene*, ank. Blyth 26.7.  
 s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Kovda 16.7.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Kbhvn. forv. 13.8. til Manchester.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Danzig 31.7. til Preston.  
 s.s. *Hroar*, Pape, Kbhvn.-Hull Ruten.  
 s.s. *Hulda Mærsk*, afg. Archangel 27.7.

## I

m.s. *India*, Kruse, afg. St. Thomas til Rotterdam 3.8. hjg.  
 m.s. *Indien*, Bronér, ank. Colon forv. 8.8.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Leningrad 1.8. til Boston Lines.  
 s.s. *Inge Mærsk*, ank. Ivigtut 27.7.  
 s.s. *Inger*, afg. Djupvik 3.7.  
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Archangel 5.8.  
 m.s. *Irland*, Petersen, ank. Maracaibo 31.7.  
 s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.  
 s.s. *Ivar*, Clausen, ank. Swansea 4.8.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Nielsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
 s.s. *Jacob Mærsk*, ank. Gdynia 27.7.  
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Nantes 6.8.  
 m.t. *Jane Mærsk*, afg. Curacao 24.7.  
 m.s. *Java*, Skjoldam, pas. Gibraltar il Rotterdam 4.8. hjg.  
 s.s. *Jenny*, ank. Antwerpen 29.7.  
 s.s. *Jessie Mærsk*, ank. Leningrad 22.7.  
 s.s. *Johanne*, afg. Bowater 24.7. til Kotka.  
 s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Murmansk 25.7.  
 s.s. *Jolantha*, Hansen, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Jonna*, afg. Las Palmas 12.7. til Table Bay.  
 s.s. *Jutta*, ank. Skellefteå 30.7.  
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, ank. Gdynia 6.8.

## K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Hartlepool 4.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Karla*, afg. Memel 1.8.  
 s.s. *Katholm*, Christensen, afg. Kbhvn. 2.8. til Manchester.  
 s.s. *Kentucky*, Thomsen, afg. Swansea forv. 14.8. til København.  
 s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Leningrad 19.7.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Liverpool 2.8.  
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Aalborg forv. 6.8. til Frederikshavn.  
 s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Møller, Stettin-Kbhvn.-Oslo Ruten.  
 s.s. *Karen Toft*, afg. Hull 2.8.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, ank. Colombo 4.8. udg.  
 s.s. *Laura*, afg. Algoa Bay 19.7. til Halifax.  
 s.s. *Laura Mærsk*, afg. Santa Pola 28.7. til Julianehaab.  
 m.s. *Leice Mærsk*, afg. Panama 26.7.  
 s.s. *Lexa Mærsk*, afg. Flensborg 26.7.  
 s.s. *Lica Mærsk*, ank. Kalundborg 25.7.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Onega 1.8. til London.  
 s.s. *Lilian*, pass. Frederikshavn 30.7.  
 s.s. *Lilleborg*, ank. Danzig 5.8.  
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, afg. St. Nazaire 31.7.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Santos forv. 7.8. til Kbhvn.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Hjorth, Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.  
 s.s. *Manø*, Albertsen, afg. Geste 2.8. til Dunkerque, pass. Kbhvn. 4.7. p. R. t. Dunkerque.  
 s.s. *Maine*, Jensen, afg. Frederikshavn forv. 10.8. til Danzig.  
 s.s. *Maja*, afg. Wiborg 31.7.  
 s.s. *Maja*, Bergstedt, Aalborg-Hamborg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Mouritzen, afg. Port Said til Rotterdam 7.8. hjg.  
 s.s. *Margit*, Jensen, pass. Ushant 3.8. p. R. t. Nizza.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, Kbhvn.-London Ruten.  
 s.s. *Maria Toft*, pass. Kbhvn. 5.8. p. R. t. Leningrad.  
 s.s. *Marie*, afg. Pasages 31.7.  
 m.t. *Marie Mærsk*, ank. Continent 22.7.  
 m.s. *Marna*, Boye, ank. Odense 3.8.  
 s.s. *Martin Carl*, Hjorth, ank. Aarhus 4.8.  
 s.s. *Maryland*, Ankersen, afg. Buenos Aires 15.7. til København.  
 s.s. *Mathilde Mærsk*, ank. Parsbough 22.7.  
 m.s. *Meonia*, Frandsen, ank. Marseilles 7.8. udg.  
 s.s. *Minsk*, Nykilde, afg. Genua forv. 11.8. til Livorno.  
 s.s. *Møen*, Christensen, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

BRUG  KUN

**Hempels** Skibsfarver

INDENBORDS UDENBORDS

Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.

**A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y**

Telegram-Adr.: "Tonnage"      Coder: Alle Shipping-Coder

**HELSINGFORS (Finland)**

Filialkontor HANGO

Skibsredere. Skibsmæglere      Befragtning og Spedition

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Pedersen, ank. Bremen 30.7.  
 s.s. *Nancy*, afg. St. Louis 28.7.  
 s.s. *Nautic*, pass. Gibraltar 30.7.  
 s.s. *Nelly*, ank. Bristol 1.8.  
 s.s. *Neptun*, pass. Hirtshals 1.8.  
 s.s. *Nerma*, afg. Valencia 28.7.  
 s.s. *Nevada*, Kolster, afg. Buenos Aires 15.7. til Kbhvn.  
 m.s. *Nicoline Mærsk*, ank. Buenos Aires 20.7.  
 s.s. *Nidaros*, Henriksen, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 m.s. *Niel Mærsk*, afg. Kobe 27.7.  
 s.s. *Ninna*, afg. Las Palmas 25.7.  
 s.s. *Niobe*, afg. Pasages 1.8.  
 m.s. *Noab*, Larsen, pass. Kbhvn. 28.7. p. R. t. Rønne.  
 s.s. *Nordborg*, afg. Casablanca 3.8.  
 s.s. *Nordsøen*, afg. Nemours 31.7.  
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, afg. Leith 1.8. til Bjørkø.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Falk, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Randers forv. 7.8. til Horsens.  
 s.s. *Oluf Mærsk*, afg. Archangel 21.7.  
 m.s. *Olympia*, Røder, afg. Legborn 5.8.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Buviken 17.7. til Buenos Aires.  
 m.s. *Orkney*, Ban, ank. Kotka 28.7.  
 s.s. *Oslo*, Petersen, Gdingen 4.8.

## P

m.m. *Panama*, ank. Nakskov 31.7.  
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Leningrad 1.8.  
 m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Peru*, Berg, ank. Oslo 5.8. udg.  
 m.s. *Peter Mærsk*, ank. Shanghai 27.7.  
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, afg. Gdynia 7.8. til Kolding.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, afg. Kbhvn. 4.8.

## R

s.s. *Randi*, ank. Coroubion 1.8.  
 s.s. *Rhone*, Nielsen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Rosenborg*, ank. Kbhvn. 5.8.  
 s.s. *Rota*, Petersen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Riga*, Westergaard, afg. Windau 4.8.  
 s.s. *Rita Mærsk*, afg. Onega 18.7.  
 s.s. *Robert Mærsk*, ank. Mesane 8.7.  
 s.s. *Rømø*, Thomsen, ank. Boston 30.7.

## S

m.s. *Sally Mærsk*, afg. Hull 28.7.  
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Perna 28.7.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Blyth 4.8.  
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Reval forv. 8.8. til Riga.  
 s.s. *Sejro*, Huusum, ank. Dublin 2.8.  
 m.s. *Siam*, Krarup, ank. Suez 7.8. udg.  
 s.s. *Sigrun*, Pedersen, afg. Antwerpen forv. 7.8. til København.  
 s.s. *Silkeborg*, ank. Hull 27.7.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Boness 2.8.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, Ruten franske Havne-Kbhvn.-Østersøen.  
 s.s. *Skodsborg*, ank. Danzig 2.8.  
 s.s. *Stegelborg*, ank. Ivigtut 4.8.  
 s.s. *Stjerneborg*, ank. Sydney 5.8.  
 s.s. *Steipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.  
 s.s. *Slesvig*, Svarrer Nielsen, afg. Emden 4.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Sonja Mærsk*, ank. Vilvorde 23.7.  
 s.s. *Sonja*, Duhn, afg. Rotterdam 3.8. til Archangel.  
 s.s. *Stadion II*, afg. Stettin forv. 9.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Cardenas 3.8.  
 m.s. *Start*, Olsen, afg. Kbhvn. 28.7.

s.s. *Stella*, afg. Callao 21.7. til Chile.  
 s.s. *Stockholm*, Hinsch, afg. Bremen 31.7.  
 s.s. *Susan Mærsk*, afg. Casablanca 25.7.  
 s.s. *Svanhild*, Kristoffersen, afg. Montreal 5.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, Ruten vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.  
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Aarhus forv. 6.8. til Kolding.  
 s.s. *Søborg*, ank. Frederikshavn 4.8.  
 s.s. *Sønderjylland*, Willarsen, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.

## T

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, Ruten vesteng. Havne-Danmark-Østersøen.  
 m.s. *Tacoma*, Lorentzen, ank. Pensacola 29.7.  
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Hull 7.8.  
 s.s. *Tempo*, Sørensen, ank. Kbhvn. 7.8.  
 s.s. *Tennessee*, Arel, afg. Tyne 30.7.  
 s.s. *Thyra*, Jans, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Kbhvn.-forv. 18.8. til Antwerpen.  
 m.s. *Tongking*, Jørgensen, afg. Manila til Hondagua 7.8. hjg.  
 s.s. *Tovelil*, Vilsmark, ank. Archangel 5.8.  
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Kbhvn. 8.8.  
 s.s. *Trondhjem*, Jørgensen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Ceuta forv. 7.8. til Melilla.

## U

s.s. *Uffe*, Hav, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Ulla*, Santos 26.7.  
 s.s. *United States*, Voldborg, ank. Kbhvn. 1.8.  
 s.s. *Uranienborg*, pass. Canary Islands 3.8.

## V

s.s. *Vendia*, Lund, afg. Danzig 2.8.  
 s.s. *Vibeke Mærsk*, ank. Onega 13.7.  
 s.s. *Viborg*, afg. Flushing 30.7.  
 m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, afg. Melbourne 24.7.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Kiilsgaard, ank. Dublin 2.8.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Gyhrs, afg. Tyne 24.7.  
 m.s. *Vistula*, Posselt, Kbhvn.-Zoppot-Danzig-Frederikshavn Ruten.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Spelman, afg. London 3.8.  
 m.s. *Willemoes*, Jensen, pass. Helsingør (N.) 30.7.

## Y

s.s. *Ydun*, Fjeldborg, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Jensen, Aalborg-Hamburg Ruten.

## Ø

s.s. *Ørneborg*, ank. Methil 6.8.

## Positionsliste for Sejlskibe 7. 8. 34

3/m. Sk. *Albert*, Christoffersen, ank. English Harbour West 6.8.  
 3/m. Sk. *Alf*, Jørgensen, ank. Newry 28.7.  
 4/m. Sk. *Alfa*, Christensen, ank. Rudkøbing 4.8.  
 4/m. Sk. *Caroline*, Jørgensen, ank. Leningrad 3.8.  
 3/m. Sk. *Elisabeth*, Grube, ank. Danzig 31.7.  
 3/m. Sk. *Frida*, Rasmussen, afg. Great Jarmouth 3.8.  
 3/m. Sk. *Fuglen*, Winter, afg. Hackhamn 1.8.  
 4/m. Sk. *Helga*, Petersen, ank. Piteå 31.7.  
 3/m. Sk. *Merkur*, Rasmussen, afg. Curacao 29.7.  
 3/m. Sk. *Nathalia*, Rasmussen, ank. Marstal 31.7.  
 3/m. Sk. *Pax*, Groth, ank. Granton 6.8.  
 3/m. Sk. *Vera*, Petersen, ank. Marstal 3.8.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
**ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL**

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
**AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.**

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer





# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

Telefon Nr. 6300, Omst. til samtlige Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.

## DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

### STEVEDORE

Telefoner:  
537 & 4055

### KOMPAGNIET

Telegr.-Adr.:  
Mamdresch

Aalborg

### AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

### SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

REDERI- & HANDELSSELSKABET

### MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL · KOKS · CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

### DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2

TLF. C. 6

### AIB. BRUHN Co. OY

(tidl. J. BRUHN, Etabl. 1879)

Skibsmæglere og Befragtnings Agenter

Medlemmer af  
The Finnish Shipbrokers Association, The Baltic & International  
Maritime Conference og Nordisk Skibsrederforening

KOTKA (Finland)

Tel.-Adr.: BRUHNCO, KOTKA

### HERMAN ANDERSSON

Etabl. 1902

Adm. Dir.: A. F. WILÉN

Skibsmæglere · Assurance · Speditører

Tel.-Adr. ANDERSSONCO. Coder: Alle Shipping-Coder

### ULEÅBORG & HAUKIPUDAS

Medlem af The Baltic and International Maritime Conference  
Medlem af The Finnish Shipbrokers Association  
Spansk Vicekonsulat

### VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM  
ANTWERP

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Coder: Scotts, Watkins, Bentleys.

Grundlagt 1874

### Th. Höeg \* Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Graa Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe  
Patent Mønje Graa Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.  
Telefon: Central 13779.

## CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

50. Aargang.

København 8. August 1934.

Nr. 32.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar *Bredde- og Længdebestemmelser* for *danske Punkters Vedkommende* angives paa *Sekunder*, staar disse i *Parenthes*, saafremt *Pladsen* ikke er *trigonometrisk bestemt*. De *danske Fyr*s *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*, og de der angaar *Fyr*, er angivet fra *Søen*.

## I. Østersøen.

### 1859. Sverige E.-Kyst. Stora Juten Fyr. Lysvinkler forandret.

(U. f. s. Nr. 31/2030. Stockholm 1934.)

I *Stora Juten Fyr* paa c.  $58^{\circ} 38',_{11}$  N.  $16^{\circ} 19',_{8}$  E. er den tidligere Grænselinie mellem hvidt og rødt Lys paa  $255\frac{1}{2}^{\circ}$  flyttet til  $254^{\circ}$ .

### 1860. Sverige. Bottniske Bugt. Hornslandet. Hölickskär Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 31/2028. Stockholm 1934.)

*Hölickskär Fyr* paa c.  $61^{\circ} 37',_{2}$  N.  $17^{\circ} 26',_{7}$  E. er forandret og lyser nu, som følger:

- |   |   |
|---|---|
| 1. Grønt i Pejll. fra $278^{\circ}$ til $290^{\circ}$ . | 6. Rødt i Pejll. fra $341^{\circ}$ til $30^{\circ}$ . |
| 2. Hvidt i — - $290^{\circ}$ - $301^{\circ}$ .          | 7. Grønt i — - $30^{\circ}$ - $44^{\circ}$ .          |
| 3. Rødt i — - $301^{\circ}$ - $313^{\circ}$ .           | 8. Hvidt i — - $44^{\circ}$ - $51^{\circ}$ .          |
| 4. Grønt i — - $313^{\circ}$ - $322^{\circ}$ .          | 9. Rødt i — - $51^{\circ}$ - $57^{\circ}$ .           |
| 5. Hvidt i — - $322^{\circ}$ - $341^{\circ}$ .          | 10. Grønt i — - $57^{\circ}$ - $93^{\circ}$ .         |

Iøvrigt uforandret.

(E. f. S. Nr. 29/1675 1934.)

### 1861. Sverige. Bottniske Bugt. Ångermanälven. Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 31/2028. Stockholm 1934.)

Nedennævnte Fyr er forandret, som følger:

1. *Strömskatan Fyr* paa c.  $62^{\circ} 39',_{6}$  N.  $18^{\circ} 00',_{5}$  E. er forandret og lyser nu, som følger:

- |  |  |
|--|--|
| 1. Grønt i Pejll. fra <i>Södra Lungölandet</i> til $319^{\circ}$ . | 4. Hvidt i Pejll. fra $70^{\circ}$ til c. $174^{\circ}$ .      |
| 2. Hvidt i — - $319^{\circ}$ til $63^{\circ}$ .                    | 5. Rødt i — - c. $174^{\circ}$ til <i>Västra Lungölandet</i> . |
| 3. Rødt i — - $63^{\circ}$ - $70^{\circ}$ .                        |  |

2. I *Välö Fyr* paa c.  $62^{\circ} 44',_{3}$  N.  $17^{\circ} 59',_{5}$  E. er til Hjælp for Sejladsen gennem *Sannasundet* indlagt en rød Lysvinkel mellem Pejllingerne c.  $358^{\circ}$  og c.  $2^{\circ}$ .

Iøvrigt er Fyrene uforandrede.

(E. f. S. Nr. 14 707 1934.)

### 1862. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder genudlagt.

(U. f. s. Nr. 31/2027 og 31/2087. Stockholm 1934.)

Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:

*Långogrundet* c.  $63^{\circ} 15'$  N.  $19^{\circ} 38'$  E. *Vejagrundet*. *Ellagrundet*. *Rota Storgrund*. *Farstugrunnen*. *Malörens rev*.

1863. **Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Kemi. Fyr tændt.**  
(U. f. s. Nr. 21/626. Helsingfors 1934.)  
Nedennævnte Fyr er tændt:  
*Kemi kyrktorn* c. 65° 44' N. 24° 34' E. *Ajos. Kemi övre. Kemi nedre.*
1864. **Finland. Bottniske Bugt. Ajos. Lystønde udlagt.**  
(U. f. s. Nr. 21/627. Helsingfors 1934.)  
Lystønden *Ajos* er udlagt paa Station paa c. 65° 40' N. 24° 31' E.
1865. (T). **Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Kemi. Grund afmærket.**  
(U. f. s. Nr. 21/628. Helsingfors 1934.)  
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 31/1800 1934 meddeles, at den deri omtalte 7,1 m Grund nu er afmærket, som følger:  
1. En sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa 65° 28' 22" N. 24° 22' 11" E.  
2. En hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa 65° 28' 22" N. 24° 22' 19" E.  
(E. f. S. Nr. 31/1800 1934.)
1866. **Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Oulu. Fyr tændt.**  
(U. f. s. Nr. 21/625. Helsingfors 1934.)  
Nedennævnte Fyr er tændt:  
*Oulu (Uleåborg) kyrktorn* c. 65° 01' N. 25° 28' E. *Toppila övre. Toppila nedre. Koskela. Saapaskari. Lauakari. Santonen övre. Santonen nedre. Santosenkari.*
1867. **Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Raahe. Fyr tændt.**  
(U. f. s. Nr. 21/624. Helsingfors 1934.)  
Nedennævnte Fyr er tændt:  
*Kello* c. 64° 41' N. 24° 45' E. *Äijä. Isokraaseli. Raahe (Brahestad) kyrktorn.*
1868. **Finland. Finske Bugt. Helsingfors Havn. Uttergrund (Saukonsaari) Fyr forandret.**  
(U. f. s. Nr. 20/577. Helsingfors 1934.)  
E. f. S. Nr. 31/1804 1934 annulleres og erstattes med:  
Den hvide Lysvinkel i *Uttergrund* Fyr paa c. 60° 09' N. 24° 54' E. er forandret til at vise rødt Et-Blink hver 1<sup>s</sup>.  
Løvrigt uforandret.  
(E. f. S. Nr. 26/1576 1934. Kort Nr. 276.)
1869. **Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Bugt. Kronstadt E.-Red. Lystønde forandret.**  
(N. f. S. Nr. 31/2970. Berlin 1934.)  
Den røde Lystønde, der viste rødt Et-Blink, paa 59° 58' 45" N. 29° 48' 52" E., 0,4 Sm SE. for *Leninrad* Bro, er nu malet hvid, og Fyrkarakteren er forandret til hvidt Et-Blink hver 3,3<sup>s</sup>.  
(E. f. S. Nr. 38/1804 1932. Kort Nr. 277.)
1870. (T). **Rusland. Finske Bugt. Neva Bugt. Vrag afmærket.**  
(N. f. S. Nr. 31/2971. Berlin 1934.)  
En Lægte ladet med Sand er sunket paa 59° 57' 05" N. 29° 58' 18" E. Dybden over Vraget er 2,1 m. Vraget er afmærket med 4 Spirtønder.
1871. (T). **Rusland. Finske Bugt. Veli Matala. Baake opført. Afmærkning.**  
(N. f. S. Nr. 31/2972. Berlin 1934.)  
1. En Baake er opført paa c. 59° 54',5 N. 28° 27',5 E., paa Grunden *Veli Matala*.  
2. En Spirtønde med Kost er udlagt paa 60° 07' 27" N. 28° 31' 22" E.  
3. En Spirtønde med hvid Cylinder er udlagt paa 60° 11' 41" N. 28° 31' 14" E.  
4. N. for Grunden *Veli Matala* er udlagt 9 Spirtønder med Flag.  
A n m. Baaken og Spirtønderne har ingen Betydning for Søfarten.

## 1872. Rusland. Finske Bugt. Luga Bugt. Rutschi. Fyr tændt.

(N. f. S. Nr. 31/2973. Berlin 1934.)

Paa Hovedet af *Rutschi* Ladebro er paa c.  $59^{\circ} 45',5$  N.  $28^{\circ} 26',5$  E. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $1,7^s$ .

(Kort Nr. 277.)

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

## 1873. Sverige. Sundet. Malmö. Lystønde genudlagt.

(U. f. S. Nr. 31/2047. Stockholm 1934.)

Lystønden *Malmö ränna*, *inne* paa c.  $55^{\circ} 37',4$  N.  $12^{\circ} 59',3$  E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 28/1636 1934.)

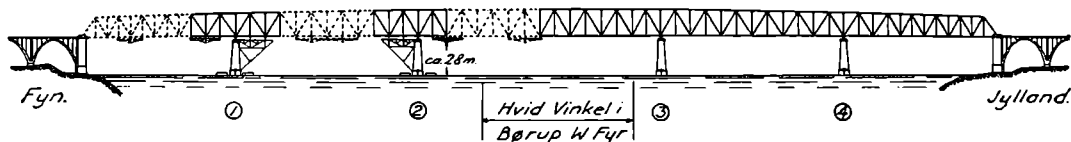
## 1874. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm. Nyord S. Bredø NE. Stenpulle.

Paa NE.-Kanten af *Bredø* er paa  $55^{\circ} 01'$  ( $42''$ ) N.  $12^{\circ} 11'$  ( $58''$ ) E. udkastet en Del Sten, hvorved der er dannet en Pulle med  $0,3$  m Vand.

(Kort Nr. 301.)

## 1875. Danmark. Lille-Bælt. Snævringen. Broarbejder. Advarsel.

Ved *Lille-Bæltbroen* er Brooverbygningen opstillet fra *Jylland* til Midten af Bæltet (se vedføjede Skitse).



Brooverbygningen er under Opstilling ud fra Pillerne 1 og 2. De stærkt optrukne Linier paa Skitsen angiver de Dele af Brooverbygningen, der er bragt paa Plads pr. 1. August 1934. Det fra Pille 2 mod *Jylland* udkragede Brostykke vil i nær Fremtid gaa ind i den hvide Vinkel fra *Børup W. Fyr*. Under Spidsen af nævnte Brostykke hænger en Platform, hvis Højde over daglig Vandstand andrager c. 28 m. Højden fra daglig Vandstand til Broens Underkant er iøvrigt mindst 33 m.

Den ovennævnte Platforms Yderender bliver ved Mørkets Frembrud hver mærket med en klar Lanterne.

Med punkterede Linier er paa Skitsen antydnet Fortsættelsen af Monteringen, indtil et Stadium, der forventes naaet ved Udgangen af 1934.

c.  $55^{\circ} 31'$  N.  $9^{\circ} 43'$  E.

(E. f. S. Nr. 1/39 og 23/1322 1934. Kort Nr. 241, 318 og 304.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

## 1876. (T). Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydning. Advarsel.

I Tiden fra den 13. til den 15. September og fra den 17. til den 20. September d. A. Kl. 1030 til Kl. 1430 afholdes daglig Skarpskydning med Kanoner ved *Jægerspris*. Den 20. September vil der desuden blive skudt i Tiden fra Kl. 1800 til Kl. 2200.

Paa Skydedagene hejses om Morgenen tidligt Signalflag paa *Troldehøj*, c. 500 m SE. for *Troldegaard*, paa *Kroblingebakke*, c. 1000 m WNW. for *Christiansminde*, samt paa *Carolinehøj*, c. 600 m NW. for *Draaby Kirke*. Naar Skydningen er til Ende, nedhales Flagene. Under Skydningen den 20. September fra Kl. 1800 til Kl. 2200 hejses dog ikke Flag paa *Troldehøj*.

Under Skydningen advares man imod at komme W.-Kysten af *Horns Herred* ud for Øvelsespladsen og N. for denne indtil *Alholm* nærmere end c. 2 Sm.

Endvidere vil der paa enkelte Dage blive foretaget Skydning i N.-lig Retning fra Kysten W. for *Overbjærg*, hvilket tilkendes gives ved Signalfag fra *Maglehoj*. Paa disse Dage advares man imod at færdes i den S.-ligste Del af *Jægerspris Bugt*.

*Alholm*: c. 55° 55' N. 11° 54' E.

(Danske Lods, Side 194.)

**1877. Danmark. Kattegat. Samsø E. Ballen Havn E. Oplysning om Vrag.**

Vraget af Fiskerbaaden *Helja*, hvorover mindste Dybde er 11,5 m Vand, ligger sunket i c. 12½ m Vand paa 55° 49' (13") N. 10° 41' (38") E., 1,7 Sm 88½° fra *Ballen Havn*. En rund Træfender er fastgjort i Vraget, og en Vragvager med 2 grønne Flag er udlagt c. 25 m ENE. for Vraget.

(E. f. S. Nr. 31/1864 1934.)

**1878. (T). Danmark. Kattegat. Samsø W. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.**

I Dagen 3.—11. September d. A., begge Dage inklusive, vil der saavel om Dagen som om Natten blive afholdt Skydeøvelser med Kanon i Farvandet W. for *Samsø*.

Skydepladsen begrænses mod N. og S. henholdsvis af Breddeparallelernerne 56° 02' N. og 55° 45' N. og mod E. og W. henholdsvis af Meridianen 10° 28' E. og 10° 16' E.

Naar Skydning finder Sted efter Mørkets Frembrud, er de skydende Skibes elektriske Lyskastere i Virksomhed.

Skibe og Luftfartøjer advares imod i det anførte Tidsrum at komme indenfor Skydepladsens ovenangivne Grænser.

**1879. Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Horsens Havn. Nyt Havnefyrtændes. Oplysninger om Havn.**

Ved Indsejlingen til *Horsens Havn* er paa N.-Siden bygget en ny Havnemole, paa hvis Hoved der den 18. August d. A. tændes et nyt Fyr, *Horsens nordre Molefyrt*, paa 55° 51' (23") N. 9° 52' (39") E. Fyret skal vise grønt og rødt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 2,7<sup>s</sup>, grønt Lys mod Fjorden og rødt Lys mod Havnen. Flammens Højde: 3,5 m. Synsvidde: 3—4 Sm. Et 2,3 m højt hvidt Fyrhus.

Lige indenfor den ny N.-Mole er anlagt en Lystbaadehavn og en Fiskerihavn.

Paa S.-Siden af Indsejlingen til Havnen er et Dækværk under Opførelse. Naar Dækværket er færdigbygget, vil der paa dets Hoved paa 55° 51' (21") N. 9° 52' (38") E. blive tændt et nyt Fyr, *Horsens søndre Molefyrt*, hvorom nærmere Meddelelse vil fremkomme.

(Kort Nr. 310, 304 og 227. Danske Lods, Side 178. Havnelods, Side 84 Fyr-Fort. Nr. 170 A).

**1880. Danmark. Kattegat. Aarhus. Lystønde genudlagt.**

Lystønden *Aarhus* paa c. 56° 10' N. 10° 14' E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 30/1749 1934.)

**1881. (T). Danmark. Kattegat. Læsø Trindel Fyrskib. Radiofyrt og Radiostation midlertidig ude af Virksomhed.**

Radiofyret og Radiostationen om Bord i Fyrskibet *Læsø Trindel* paa c. 57° 28' N. 11° 20' E. er for Tiden ude af Virksomhed.

**1882. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Advarsel. Puller.**

I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevolen* 4,1 m, i *Svanholm Fyrlinie*: 4,3 m, i *Sælhundeholm Løb*: 4,2 m, i *Gaaseholm Løb*: 2,2 m, i *Svanholm Løb*: 1,5 m og i *Kobberø Løb*: 3,0 m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn Havn* 4,1 m Dybde over *Havrevolen* og 4,3 m i *Svanholm Fyrlinie* og 4,2 m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

Uden for Fyrlinierne findes mere Vand, men det anbefales Skibe med et større Dybgaende end 4,1 m, der under de nuværende Dybdeforhold søger *Tyborøn Havn*, at benytte Lods.

En Pulle med 3,7 m Vand ligger paa 56° 43' (07") N. 8° 13' (08") E.

En Pulle med 3,8 m Vand ligger paa 56° 42' (58") N. 8° 13' (23") E.

(E. f. S. Nr. 28/1644 1934.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

## 1883. Norge. Sørøysundet. Vatnholmen Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 19. Oslo 1934.)

*Vatnholmen* Fyr paa c.  $70^{\circ} 31',3$  N.  $22^{\circ} 56',3$  E. er forandret og lyser nu, som følger:

1. Grønt i Pej. fra  $203^{\circ}$  til  $215^{\circ}$ .    3. Rødt i Pej. fra  $217^{\circ}$  til  $224^{\circ}$ .
2. Hvidt i — -  $215^{\circ}$  -  $217^{\circ}$ .    4. Hvidt i — -  $224^{\circ}$  -  $74^{\circ}$ .

## 1884. Norge. Lofoten. Molldøra. Magnetiske Forstyrrelser.

(E. f. S. Nr. 7/726. Oslo 1934.)

I den W. lige Del af *Molldøra*, fra c.  $0,3$  Sm W. for *Kjefsoflu* Baake paa c.  $68^{\circ} 13',9$  N.  $14^{\circ} 46',8$  E. til *Husholmen* Fyr paa c.  $68^{\circ} 13',7$  N.  $14^{\circ} 47',4$  E., er der konstateret magnetiske Forstyrrelser.Fra førstnævnte Punkt, hvor Misvisningen kan regnes normal (c.  $5^{\circ}$  W. i 1934), bliver Afvigelsen E.-lig og naar Maksimum  $7^{\circ}$  ved *Kjefsoflu* Baake, aftager derefter og gaar over til W.-lig, Maksimum  $2^{\circ}$  ved *vestre Husholme*. E. for *Husholmen* Fyr bliver Misvisningen atter normal.

Misvisningen har N. fra gennem Løbet i Aar følgende Værdier:

c. 200 m W. for <i>Kjefsoflu</i> Baake	$3^{\circ}$ W.
c. 100 m W. -	— — $1^{\circ}$ W.
Tvers af	— — $2^{\circ}$ E.
— -	<i>vestre Husholme</i> $7^{\circ}$ W.
— -	<i>Husholmen</i> Fyr $4^{\circ}$ W.

## 1885. Norge. Trondheim. Fyr forandret.

(B. f. F. Nr. 19. Oslo 1934.)

1. *Østre elvefyr* paa c.  $63^{\circ} 26',6$  N.  $10^{\circ} 24',7$  E., ved Enden af Elvemolen, er forandret fra at vise hvidt Lys med En-Formørkelser, til en lodret,  $1,5$  m lang Lysstav, som viser grønt, fast Lys. Flammens Højde (regnet fra Lysstavens Underkant) 7 m.2. *Vestre elvefyr* paa c.  $63^{\circ} 26',5$  N.  $10^{\circ} 24',5$  E., paa Enden af ydre Havnebassin Mole, er forandret fra at vise afvekslende hvidt og rødt Lys, til en lodret,  $1,5$  m lang Lysstav, som viser hvidt, fast Lys. Flammens Højde (regnet fra Lysstavens Underkant)  $12,2$  m.

## 1886. Norge. Rogaland. Karmsund. Mindre Dybde paa Grund.

(E. f. S. Nr. 7/654. Oslo 1934.)

Dybden paa den i Kortet angivne  $7,5$  m Bæe paa c.  $59^{\circ} 24',6$  N.  $5^{\circ} 15',5$  E., 240 m  $210^{\circ}$  fra *Garpeskær* Fyr, er kun 7 m.

## 1887. Nordsøen. Haaks W. Vrag forgæves eftersøgt.

(B. a. Z. Nr. 174/1952. 's-Gravenhage 1934.)

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 28/1648 1934 meddeles, at det deri omtalte Vrag, hvorfra en Mast ragede over Vandet, paa c.  $52^{\circ} 54'$  N.  $3^{\circ} 30'$  E. forgæves er eftersøgt. (E. f. S. Nr. 28/1648 1934.)

## 1888. Holland. Schouwenbank Lys- og Fløjtetønde. Oplysning om Fyrkarakter.

(B. a. Z. Nr. 172/1933. 's-Gravenhage 1934.)

Lys- og Fløjtetønden *Schouwenbank* paa c.  $51^{\circ} 48',5$  N.  $3^{\circ} 27',4$  E. viser hvidt Et-Blink, c. 50 Blink i Minuttet.

## 1889. England. South Goodwin Fyrskib ombyttet.

(N. t. M. Nr. 24. Trinity House, London 1934.)

*South Goodwin* Fyrskib, der tidligere førte en Ballon paa Toppen som Dagmærke, er ombyttet med et Fyrskib med et Taarn med Fyrlanterne midtskibs og intet Dagmærke. c.  $51^{\circ} 09'$  N.  $1^{\circ} 28'$  E.

(Kort Nr. 264.)

## 1890. England. Themsen Munding. Inner Gabbard. Oplysning om Vrag.

(N. t. M. Nr. 1238. London 1934.)

1. Et Vrag, hvorover mindste Dybde er  $14,3$  m, ligger sunket paa  $51^{\circ} 55' 02''$  N.  $1^{\circ} 58' 40''$  E.2. Det farlige Vrag, der i Kortet er angivet at ligge  $1,6$  Sm  $117^{\circ}$  fra den i (1) nævnte Plads, findes ikke.

## 1891. England. Humber. Bull Fyrskib genudlagt.

(N. t. M. Nr. 1226. London 1934.)

Fyrskibet *Bull* paa c. 53° 34' N. 0° 06' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 28/1654 1934.)

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

## 1892. England S.-Kyst. Portland Anduvning. Tønde inddraget.

(N. t. M. Nr. 1239. London 1934.)

Den sort- og hvidmalede Tønde med Stage og Flag, som midlertidig var udlagt paa c. 50° 34' N. 2° 20' W., er inddraget.

(E. f. S. Nr. 20/1125 1934.)

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

## 1893. Færøerne. Nolso. Borin Fyr. Taagesignal i Virksomhed.

Under Henviſning til E. f. S. Nr. 31/1823 1934 meddeles, at det nye Taagesignal ved *Borin* Fyr paa c. 61° 57' N. 6° 38' W. er traadt i Virksomhed.

(E. f. S. Nr. 31/1823 1934. Kort Nr. 208, 209, 239 og 263. Færøſke Lods. Side 58. Fyr-Fort. Nr. 753.)

## 1894. Frankrig. Pertuis d'Antioche. Lystønde inddraget. Oplysning om Vrag.

(A. a. N. Nr. 30/1390. Paris 1934.)

Lystønden, der var udlagt som Afmærkning for Vraget af Lægteren *Espérance*, som ligger sunket paa c. 46° 05',<sub>3</sub> N. 1° 11',<sub>6</sub> W., er permanent inddraget, da Vraget er uskadeliggjort og ikke mere er farligt for Søfarten.

(E. f. S. Nr. 17/918 1934.)

## 1895. Portugal. Tejo Floden Indløb. South Channel. Klokketønde genudlagt.

(N. t. M. Nr. 1243. London 1934.)

Den røde Klokketønde paa c. 38° 37' N. 9° 23' W. er genudlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 29/1708 1934.)

## 1896. (P). Portugal. Punta de Sagres. Radiopejlstation oprettes.

(N. t. M. Nr. 1249. London 1934.)

I Løbet af den nærmeste Tid oprettes paa 36° 59' 30" N. 8° 57' 00" W. en Radiopejlstation. Kaldesignal: CTS. Bølgelængde: 375 kc/s (800 m). Type A 1. Kaldefrekvens 560 kc/s, Type A 2. Stationen vil opretholde konstant Tjeneste.

## 1897. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Virginia. Rappahannock Floden Indløb. Windmill Point Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 29/1839. Washington 1934.)

*Windmill Point* Fyr paa c. 37° 36' N. 76° 14' W. er forandret og viser nu hvidt og rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 20<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 3<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 15<sup>s</sup>.  
(E. f. S. Nr. 24/1386 1934.)

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

## 1898. Mexiko. Isla Puerto Real. Punta del Tigre. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 1258. London 1934.)

*Punta del Tigre* forreste Ledefyr paa c. 18° 47',<sub>3</sub> N. 91° 28',<sub>5</sub> W. er forandret fra at vise fast Lys til at vise Et-Blink.

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

## 1899. Frankrig. Marseille. Lystønde forandret.

(A. a. N. Nr. 30/1389. Paris 1934.)

Lystønden *Bouée Nord de la digue extérieure* paa c. 43° 21' N. 5° 20' E. er permanent forandret til at vise grønt Lys med En-Formørkelser hver 6<sup>s</sup>., Lys 4<sup>s</sup>., Mørke 2<sup>s</sup>. (E. f. S. Nr. 17/938 1934.)

## IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

## 1900. Persiske Bugt. Palinurus Shoal. Tønde udlagt.

(N. t. M. Nr. 1252. London 1934.)

En rød Spidstønde er udlagt paa 29° 38' 28" N. 48° 47' 50" E.

## 1901. Afrika E.-Kyst. Mtangata Bugt. Mtangata Reef. Baake opført.

(N. t. M. Nr. 1250. London 1934.)

En rød Baake med Kurvefletning paa Toppen er opført paa 5° 13' 20" S. 39° 07' 15" E., paa E.-Spidsen af *Mtangata Reef*.

## X. Asiens E.-Kyst med Japan.

## 1902. Sunda Øerne. Borneo N.-Kyst. Tibakkan. Undervandshindring.

(N. t. M. Nr. 1222. London 1934.)

Et Skib med et Dybgaaende af 4,0 m rapporterer at have rørt en Undervandshindring paa c. 6° 56' N. 117° 28' E., 0,3 Sm 225° fra Midten af *Tibakkan*.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

## 1903. Danmark. Kattegat. Randers Fjord. Udbyhøj Fiskerihavn. Havnereglement.

Under den 26. Juli d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt et nyt Reglement for Ordenens Overholdelse i *Udbyhøj Fiskerihavn* (c. 56° 36',7 N. 10° 18',6 E.) i Overensstemmelse med „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) danske Havne (Broer)“.

For Sejladsen inden for Havnens Omraade gælder „Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand“ af 29. Juli 1927.

Det til Havnen hørende Søomraade er begrænset af:

a. Mod Nordøst: En Linie langs Ydersiden af Havnens NE.-lige Mole og forlænget indtil Skæringspunktet med den E. for Havnen liggende Stenmole.

b. Mod Sydvest: Havnens SW.-lige Mole.

c. Mod Sydøst: En Linie fra Yderenden af den SW.-lige Moles Hoved til SW.-Enden af den under (a) nævnte Stenmole.

Havnen bestaar af et enkelt Bassin.

Dette Reglement træder i Kraft den 1. September 1934.

(Havnelods, Side 190.)

## 1904. Island. Oplysning om Lodsvæsenet.

(A. f. s. Nr. 6/13. Reykjavik 1934.)

Autoriserede Lodser findes paa følgende Steder:

For Distrikt *Faxaflói*: i *Reykjavik* (Lodsvæsenet er underlagt Havnevæsenet), i *Hafnarfjördur* og paa *Akranes*.

— — *Breidifjördur*, indre Del: i *Stykkishólmur*.

— — *Ísafjördur*: i *Ísafjördur*.

— — *Húnaflói*: i *Skagaströnd*.



- For Distrikt *Skagafjörður*: i *Sauðárkrókur* og paa *Málmey*.  
 — — *Siglufjörður* og *Eyjafjörður*: i *Siglufjörður* og paa *Hríseyj*.  
 — — *Thistilsfjörður*: i *Thórshöfn*.  
 — — *Vopnafjörður*: i *Hámundarstaðir*.  
 — — *Austfirðir (Østfjordene)*: i *Eskifjörður*, i *Stodvarfjörður* og i *Djúpinogur*.  
 — — *Vestmannaeyjar*: paa *Vestmannaeyjar*.  
 — — *Stokkseyri*: i *Stokkseyri*.  
 — — *Eyrarbakki*: i *Eyrarbakki*.  
 (Kort Nr. 286, 287, 288, 311, 212, 214, 254 og 270. Islandske Lods, Side 25, 56, 59, 65, 80, 104, 122, 125, 126, 128, 130, 139, 145, 158, 161, 166, 184 og 188.)

### Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

- N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.  
 Korte eller Bogs Nr. *England:*
- T Supplement No. 1 to Pacific Islands Pilot, Vol. I.  
 N 1345 Harbours and anchorages in the Falkland islands. Port Edgar.  
 R 104 Korean Archipelago (southern portion).  
 T Supplement No. 3 to Africa Pilot, Part I.  
 T Supplement No. 2 to West Indies Pilot, Vol. II.  
 N 2861 United States, East Coast. — St. Helena sound to Charleston harbour, including the North and South Edisto rivers.  
*Sverige:*  
 N 271 Öresund, södra delen. Med Specialkort: Malmö, Limhamn, Klagshamn, Skanör og Tuborg.

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

AKTIESELSKABET

## BURMEISTER & WAIN'S

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

4 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10-3000 H.K. PR. CYLINDER

## FRIED. KRUPP

GERMANIAWERFT

AKTIENGESELLSCHAFT KIEL

### SKIBSBYGNING

FRAGT- & PASSAGERSKIBE AF  
ENHVER STØRRELSE OG TYPE

SPECIALITET:

TANKSKIBE OG  
LUKSUSYACHTS

EGNE DOKANLÆG  
FOR REPARATIONER  
OG OMBYGNING

### MASKINBYGNING

DIESELMOTORER - DAMPKEDLER  
TRYKLEJER

REPRÆSENTANT FOR DANMARK:

**INGENIØR ALLAN THIERRY**

TOLDBODVEJ 28 TLF. C. 10036 KØBENHAVN K.

*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

**O**wners' &

**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

**Price 13/-** postage paid.

*Published by*

**Nautical Publishing Co.**

33, Amaliegade, Copenhagen.

# DRUËTA

Druedrikken  
med  
Mælkesyre

# CARLSBERG

## AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefoner: 40 - 91 &amp; 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde.  
 Fabrikante af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.  
 2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

**Toldbodens Motorfærge og  
transportforretning**

N. P. Winding (Forh. Skibsfører)  
 anbefaler sig med

Større og mindre Motorbaade (Dag- og Nat- Tjeneste) til  
 Transport-Proviant, Stores, Færgning samt Trosseføring.

Kontor Nordre Toldbod Privat-Telefon: Byen 3086,  
 Telefon Central 13.717 Telgr.-Adr: Winding, Ndr. Toldbod

**MARIUS NIELSEN & SØN**

Edsv. Skibsmæglere &amp; Dampskibsrederi

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT  
 BEFRAGTNINGSFORRETNING

Tel.-Adr. »Mariusens  
 Statstelefon 196

Kalvebod Brygge 4  
 København V.



Brug **Holzappel's  
 International**  
 Skibsfarver

til INDEN- OG UDEBORDS  
 DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16. Telefon 5601. København K.

Telefon  
 Helrup  
 1619

**HERSKIND & WULFF**

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning  
 Salg af

Nutidens bedste elektriske Kedelrensnings- & Rustbankningsmaskiner

Brug Kedelrensningsbriketten **RENZO**, er syrefri og renser  
 ufejlbarlig. Benyt vore Specialolier: H. & W. Olie Nr. 1 til  
 Indsmøring af Bundtanke, Kulkasser og Rendestene. — H. & W.  
 Dæklak, hurtigtørrende til Paasmøring af Hoveddæk og Mellemdæk.

Telefon  
 Kontor  
 8712  
 —  
 Amaliegade  
 41

**KAAS & SØRENSEN**  
 INDEHAVER

Skibsklarering  
 Kommission

**G. E. OLSEN**

Bunkerkul  
 Kul, Koks, Brænde  
 Briketter

**HELSINGØR**  
 Havnegade og  
 nordre Havnearm  
 Telf. 39 og 1139 · Privat 575

Benyt min „Pratt“ Benzintank vis à vis Posthuset

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

**“MYREN”**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
 Telegram-Adr.: “Holmøld”  
 Amaliegade 36

**RADIO-GAVER BREV-GAVER**

Enhver Gave-Ordre ekspederes  
 samvittighedsfuldt og prompte

Forlang vore Tryksager hvis de ikke findes ombord

**GAVE-TELEGRAM A/s**

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: GAVETELEGRAM · KØBENHAVN

**Jørgen A. Rasmussen, Copenhagen K.**

Telegrams: Jorgaras

33, Amaliegade

World-wide supplies of

Bunker Coals, Fuel & Diesel Oil, Stevedoring, Towage, Docking & Shiprepairs, Insurance, Ships' Supplies

**SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY**

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 & 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents  
 & Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 33

FREDAG 17. AUGUST 1934

41. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1934

Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleum A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegrafelskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phoenix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugserelskaber.

## FRA UGE TIL UGE

Af Axel Gerfalk.

### SKIBSFARTSKONFERENCEN I LONDON

Vi gengav i vort sidste Nummer Reuter-Meddelelsen om, at den engelske Regering *ikke* havde indkaldt til en international Skibsfartskonference i London, og at Regeringen endnu ikke havde taget Beslutning om, hvorvidt den vilde indkalde til en saadan Konference. Vi tilføjede, at Indbydelsen til en saadan Konference kom nok.

Siden er denne Indbydelse kommet de forskellige nationale Rederiorganisationer i Hænde. Det er dog ikke Regeringen selv, der er Indbyder, men det engelske Chamber of Shipping, eller rettere den fra Chamber of Shippings Kontorer ledede *International Shipping Conference*, hvis Formand altid er Chamber of Shippings siddende Formand, og hvis Bestyrelse bestaar af Repræsentanter for de forskellige Skibsfartslandes nationale Rederiorganisationer, for Danmarks Vedkommende af Skibsreder A. P. Møller. Men selv om den engelske Regering ikke direkte er Indbyder til denne Konference, er Indbydelsen dog fremkommen i Samraad med og efter Ønske af Handelsminister Runciman. Denne har antagelig villet undgaa en Gentagelse af den verdensøkonomiske Konferences Fiasco, hvor Forhandlingerne om Skibsfartsproblemerne brød sammen efter et Par Dages Forløb efter et stort Sammenstød mellem de engelske og italienske Delegerede, og ment det rigtigst, at Skibsfartens egne Folk først enedes om den Plan, hvorpaa en Rationalisering af den internationale Skibsfart kunde udbygges. Opgaven er selvfølgelig ikke let. Men den er denne Gang meget lettere end tidligere, da Spørgsmaalet om Subsidier næppe vil komme til at spille en afgørende Rolle. Hvis Skibsfartens Mænd enes om en eller anden Rationaliserings-Plan, hvad enten det nu bliver *pro rata* Oplægning af Tonnage, eller en kombineret Ophugnings- og Nybygningsplan o. s. v., vil Subsidier ikke spille nogen nævneværdig Rolle i Fremtiden. Det bliver i højeste Grad en Privatsag mellem Skatteyderne og Regeringerne, om der skal ofres Tilskud til Rederier af offentlige Midler; Forbindelsen mellem Moderland og Kolonier kan sikkert i mange Tilfælde af militære og andre Grunde ikke opretholdes i det nuværende Omfang uden Statsstøtte. Paa de store Søhandelsveje vil de ikke være nogen større Gene, hvis, som sagt, Tonnagemængden reguleres og Tonnagetilbudet bringes i Niveau med Tonnagebegæret igennem en Rationaliseringsplan.

Efter mange Maaneders drøje Kaar, har Skibsfarten i de sidste Uger haft nogen Medbør, uden at man

derfor kan tale om gode Tider for Skibsfarten. En saadan konjunkturmæssig Opgang vil maaske, hvis den fortsættes, gøre det vanskeligere at finde den Fællesnævner for det internationale Samarbejde, som et Erhverv i Nød har lettere ved at opdage.

## AMERIKANSKE SUBSIDIER

Mr. R. J. Baker, Formanden for »American Steamship Owners Association«, har offentligt udtalt, at »enhver væsentlig Indskrænkning i de Pengebeløb, der af den amerikanske Regering bevilliges den amerikanske Handelsflaade, vil faa til Følge, at de amerikanske Linier, der i Fart paa Udlandet, maa ophøre.« Denne Erklæring er den amerikanske Skibsfarts Svar paa den Instruks, som Præsident Roosevelt for nylig gav til Postmaster-General Farley om »at undersøge og rapportere om Kontrakterne for Postforsendelse til oversøiske Steder og Udlandet samt i Rapporten angive, hvilke Domme og Beslutninger om Modifikationer i og Annulleringer af disse Kontrakter, han vil anbefale.«

Det er kun en Redegørelse for de faktiske Forhold, naar Mr. R. J. Baker hævder, at Skibsbygningsomkostningerne i U.S.A. ligger fra 50 til 100 Procent højere end i Europa. Hvorfor det forholder sig saaledes, er et andet Spørgsmaal. Lønnen paa de danske Værfter kan saaledes godt lade sig sammenligne med den amerikanske, og Amerikanerne har tilmed den Fordel, at de kan bygge deres Værft lige over en Kulmine og selv besidde Jern, Staal og de øvrige nødvendige Raastoffer. Det er ogsaa fuldstændig i Overensstemmelse med Sandheden, at Driften af de amerikanske Skibe er dyrere end Driften af en hvilken som helst anden Nations, thi det amerikanske Løniveau til Søs er det eneste, der ligger over de skandinaviske og hollandske Niveauer, som er de højeste i Europa. Ja, Mr. Baker paastaar endog, at »Toldtarifferne, «the New Deal» og forskellige andre Faktorer ligeledes har svaret sig sammen om at gøre Driftsomkostningerne for de amerikanske Skibe til de relativt set højeste i Verden.«

»Postkontrakterne i Fjor«, udtalte Mr. Baker, kostede Regeringen kun 23,054,223 Dollars mere, end hvad det vilde have kostet at faa Posten transporteret efter Vægt. Disse Postkontrakter har i de fem Finansaar, de har været i Kraft, beløbet sig til mindre end 20 Millioner Dollars aarligt i Gennemsnit. Ingen nye Kontrakter er blevet udbudt siden Begyndelsen af 1933. Den Sum, Regeringen ofrer herpaa, er en ren Bagatel sammenlignet med andre Statsudgifter, der har været Følgen af de »New Deal«. Det amerikanske Landbrug faar saaledes mere end 1,000,000,000 Dollars i Tilskud. Postkontrakterne er ogsaa billigere for Staten, end at de selv overtager Driften af Skibene — the Shipping Board havde saaledes i sin Tid aarlige Underskud, der beløb sig indtil 50,000,000 Dollars. Hvis Amerika vil eje en Handelsflaade — og dette Spørgsmaal er der ingen, der synes at bestride Nødvendigheden af — maa vi først af alt understrege, at det nuværende System er det mest økonomiske, vi til Dato har hittet paa for at holde amerikanske Skibe i Fart paa Havene.

Der har været saa megen Snak i den senere Tid om det store Misforhold mellem Størrelsen af de Beløb, som Regeringen yder, og Størrelsen af den Post, der faktisk transporteres af de Skibe, der har en Postkontrakt. Det maa derfor endnu engang fremhæves, at Betalingsraten intet som helst har at gøre med Størrelsen af den faktisk sendte Post. Skibene betales efter deres Størrelse og Hastighed, ikke efter Postforsendelsernes Mængde. Raten er den samme for et enkelt Brev som for en hel Skibsladning Post. Nogle Skibe oppebærer kun en Rate af 2,50

Dollars pr. mile, andre faar 12 Dollars. Skibene faar kun Betaling for Udturen. Den amerikanske Regering var nemlig interesseret i at fremskaffe en Flaade bestaaende af store, hurtigtgaaende Fartøjer, og Postkontrakterne blev derfor indrettet med dette Formaal for Øje. Ethvert Forsøg paa at sætte Tilskudene i Forhold til den faktisk besørgende Post vil kun føre til Forvirring.

Endelig udtaler Mr. Baker, at praktisk talt alle Skibe i U. S. A. sejler med Tab. Enhver drastisk Reduktion af Regeringstilskuddene vilde bare tvinge Størstedelen af de amerikanske Linier, der er engageret i Fart paa Udlandet, til at holde op. Deres Funktionærer, baade til Lands og til Vands, vilde blive arbejdsløse, Aktionærer og Obligationsbesiddere vilde opdage, at deres Papirer var værdiløse, og Regeringen vilde faa endnu en Flaade paa Halsen.

Der er nedlagt en saa uhyre Kapital i den amerikanske Flaade. At vende om nu vilde betyde, at alt maatte fortabes, som hidtil er blevet ofret paa Flaaden. Andre Nationer bygger Skibe lige saa rask de kan. De har nemlig erfaret, at uden Skibe kan man ikke konkurrere paa lige Fod med sine Konkurrenter paa Verdensmarkedet. De har ogsaa erfaret, at Krigsflaader er hjælpeløst stillet uden en auxilliær Handelsflaade. Det kostede U. S. A. 3,000,000,000 Dollars at skaffe sig en Flaade under Verdenskrigen, hvor disse Skibe var en væsentlig Betingelse for den amerikanske Nations Bevarelse. Nævnte Sum vilde have været tilstrækkeligt til at opretholde det nuværende beskedne Program i 150 Aar. U. S. A. betaler stadig 100,000,000 Dollars aarligt i Forrentning af den Flaade, hvoraf Størstedelen forlængst er blevet ophugget. Naar man tager dette sidste Forhold i Betragtning, maa man sige, at enhver Eksperimenteren med de nuværende Forhold maa foretages med yderste Forbehold, hvis man da overhovedet skal indlade sig derpaa.«

## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

### PORTUGISISK DISKRIMINATION

Portugals protektionistiske Søfartspolitik.

*En ny skærpelse. — Ogsaa for Havneafgiften skal der differensieres.*

Som tidligere oplyst, har Portugal gennemført nye Toldafgifter, som medfører betydelige Tillæg til Toldudgifterne for Varer, der befordres med udenlandske Skibe, som ikke ved speciel Aftale er sikret national Behandling ved portugisiske Havne. Dette Tillæg andrager 8 pCt. for Importvarer og 13½ pCt. for Eksportvarer.

Efter hvad vi erfarer, er der nu kommet Meddelelse om, at Portugal yderligere har skærpet sin discriminerende Søfartspolitik, idet der for Lissabons Havn er gebudet en Omlægning af Skibsafgifterne. I Henhold hertil vil portugisiske Skibe, samt udenlandske Skibe, som er tilstaaet national Behandling — det vil for Tiden sige britiske, franske og nederlandske — slippe med lavere Ankrings- og Kajafgifter end fastsat for andre udenlandske Skibe. I den første Meddelelse herom hed det, at de nye Afgifter vil blive gjort gældende fra 7. August, men senere oplyses det, at Tariffen maa undergives en yderligere Revision, hvorfor den nuværende Tarifs Gyldighed antagelig vil blive forlænget.

Man vil forstaa heraf, at der hersker adskillig Uklarhed med Hensyn til de Udgifter f. Eks. norske Skibe i den nærmest kommende Tid maa regne med i portugisiske Havne, og indtil Situationen er nærmere udredet, gør Rederne vistnok bedst i at afslaa at reflektere paa Fragtoffer for Transporter til og fra Portugal. Dette gælder ogsaa for Ladninger som Kul og Olie, der foreløbig er fritaget for Ekstratold, men som øjensynlig er undergivet Discrimineringen for Havneafgifternes Vedkommende.

*Norges Handels- og Søfartstidende.*

## EN ANALYSE AF STORBRIANIENS KONKURRENTER I MIDDELHAVETS FRAGTTONNAGE

Den britiske Regerings Løfte om at komme den nationale Skibsfart til Hjælp i dens Kamp mod ubillig Konkurrence er Begyndelsen paa et nyt Kapitel i denne Industris Historie. Hvilke er de fundamentale Aarsager til, at den britiske Regering saaledes træder hjælpende til? For at faa et Svar paa dette Spørgsmaal maa vi først skaffe os Overblik over Storbritaniens Konkurrenters Stilling paa Skibsfartens Omraade. Af hvilken Beskaffenhed og hvilken Alder havde de konkurrerende Landes Skibe ved Slutningen af Juni 1934? En saadan Undersøgelse vil afsløre mange Kendsgerninger, der hidtil er blevet overset.

Hvis man regner det søgaaende Skib for et Skib paa over 3,000 Tons, hvilken Indflydelse har saa de førende maritime Nationer i Middelhavet, Grækenlands og Italiens Skibsfartspolitik haft paa den britiske Tonnages Stilling? Alt hvad man kan ønske at vide herom indeholdes i følgende Tabel, hvor man ser disse to Landes samlede Flaade samt hvor stor en Andel af den, der var bygget før 1920. Ydermere findes ogsaa Tallene for »cargo vessels« alene, som ejedes af de to Landes Rederier ved Slutningen af September 1932.

Som Indledning til Tabellen er der to Punkter, der maa fremhæves. Det første er, at den græske Skibsfart ikke faar Subsider, og at denne Flaade bestaar

af Fragtskibe, hvis Konkurrence med britiske Skibe af samme Type er meget haard paa Grund af den lave Kapitalværdi af de græske Skibe og paa Grund af de lave Driftsomkostninger for disse Skibe.

Det andet Punkt er, at Italien yder sin Skibsfart Subsidier og tillige i en vis Grad profiterer af lave Driftsomkostninger. Italiens Linertonnage konkurrerer med den britiske paa Ruterne til Orienten og indirekte ogsaa paa den nordatlantiske Rute. Konkurrencen fra de italienske Fragtskibes Side i det aabne Fragtmarfled er lige saa irriterende som den græske.

### Grækenlands Stilling, hvis gamle Skibe blev lyst i Band

Naar man betragter Tallene for September 1932, er det græske Antal »cargo vessels« nu een mindre, men i Tonnage er de ikke desto mindre steget med 51,649 Tons eller ca. 4.6 Procent. I samme Tidsrum er den britiske »cargo-vessel« Flaade sunket i Antal med 185 Fartøjer og i Tonnage med 873,750 Tons eller 15.6 Procent. Det, der faktisk er sket, er, at Grækenland har benyttet sig af de lave Priser paa brugt Tonnage, baade Tonnage til Drift som til Opbygning, til at erstatte sine ældre og mindre Skibe med Skibe, der er en lille Smule nyere og større. Saaledes ejer Grækenland nu 24 flere Skibe paa 5,000

Tabel over Grækenlands og Italiens søgaaende Tonnage opgjort for den 20. Juni 1934.

Skibstype *	Grækenland				Italien				Storbritannien			
	1920 eller før		i alle Aldre		1920 eller før		i alle Aldre		1920 eller før		i alle Aldre	
	Antal	Brutto-tonnage	Antal	Brutto-tonnage	Antal	Brutto-tonnage	Antal	Brutto-tonnage	Antal	Brutto-tonnage	Antal	Brutto-tonnage
Cargo Vessels:—												
A .....	51	275,064	52	280,792	81	457,029	140	803,967	214	1,214,991	398	2,242,398
B .....	99	437,317	113	500,410	35	156,122	43	192,878	103	471,145	383	1,755,023
C .....	101	358,289	108	383,869	22	76,854	24	83,552	89	305,178	203	717,885
	251	1,070,670	273	1,165,071	138	690,005	207	1,080,397	406	1,991,314	984	4,715,306
Cargo-liners ....	2	20,375	3	24,229	39	213,805	77	466,979	353	2,614,538	784	5,905,025
Liners .....	—	—	—	—	5	41,386	27	478,184	29	515,568	88	1,661,674
	253	1,091,045	276	1,189,300	182	945,196	311	2,025,560	788	5,121,420	1,856	12,282,005
Tankskibe.....	—	—	—	—	33	171,408	50	286,468	76	469,963	302	2,057,822
Ialt...	253	1,091,045	276	1,189,300	215	1,116,604	361	2,312,028	864	5,591,383	2,158	14,339,827
maalt i % af samlet Tonnage		91.7		100.0		48.3		100.0		39.0		100.0
»cargo-vessels« alene opgjort for d. 30. Sept. 1932:												
A .....	27	145,030	28	150,758	98	571,150	158	924,169	282	1,618,574	455	2,584,268
B .....	101	443,609	109	478,766	58	258,987	61	273,195	178	807,319	463	2,113,122
C .....	130	458,302	137	483,898	48	167,210	50	173,908	141	493,564	251	891,666
	258	1,046,941	274	1,113,422	204	997,347	269	1,371,272	601	2,919,457	1,169	5,589,056

\* »Cargo-vessels« er Fartøjer med en Hastighed paa under 12 Knob, A-Skibene er Skibe paa 5000 Tons og derover, B-Skibene er Skibe mellem 4000 og 5000 Tons og C-Skibene Skibe mellem 3000 og 4000 Tons. »Cargo-liners« er Skibe, der har en Hastighed mellem 12 og 16 Knob, »Liners« er Skibe med en Hastighed paa over 16 Knob.

Tons og derover end det gjorde i 1932 samt 29 Fartøjer paa mellem 3,000 og 4,000 Tons mindre end dengang. Af Skibe bygget i 1920 eller før har Grækenland nu syv mindre, men af Fartøjer, der er bygget siden 1920, har Grækenland seks mere.

Det er dog indlysende, at hverken de eksisterende Handelsforhold eller de lave Priser paa brugt Tonnage ligefrem har opmuntret Grækerne til at forøge deres Flaade i væsentlig Grad. Den Kapitalmængde, som Grækenland kan stille til Raadighed for sin Skibsfart, er yderst ringe, og dette sidste Faktum er Grunden til, at Grækenland altid køber i Markedet for brugte Skibe, naar de gamle Skibe skal erstattes. Hvis det blev de britiske Redere forbudt at sælge gamle Skibe til Udlændinge til Driftsbrug — og der er stadig stigende Interesse for et saadant Forbud blandt de britiske Redere — eller hvis de vigtigste Søfarts-

nationer nægtede udenlandske Skibe paa over 2 Aar Adgang til deres Havne, vilde den græske Flaades Dage være talte, i thi i 1940 vil ikke mindre end 91.7 pCt. af den i Øjeblikket eksisterende græske Tonnage være 20 Aar og derover og kun ca. 22 Skibe paa ialt 94,401 Tons være af en moderne Type.

Fortsættes næste Uge.

### Oplagte Skibe.

Tallet paa de oplagte Skibe er i denne Uge dalet; der er ifølge Dansk Dampskibsrederiforenings Opgørelse oplagt 20 Skibe med en samlet Dødvægt-Tonnage af 52,380 Tons.

Der var i forrige Uge oplagt 21 Skibe paa 59,180 Tons. Ser man helt tilbage til forrige Aar, var der i den tilsvarende Uge oplagt 109,871 Tons Dødvægt.

## PERSONALIA

### Tresindstyre Aar

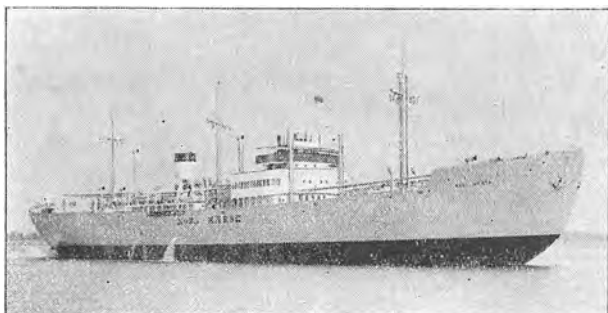
Skibsmægler *M. A. Kristensen*, Hasle, fylder paa Mandag 60 Aar. Mægler Kristensen kom som ung til Søs og fik senere eget Skib at føre. For 25 Aar siden gik han i Land og overtog Skibsmægler Herskinds Forretning. Til denne knyttede Mægler Kristensen i Aarenes Løb en omfattende Rederi-Virksomhed og er endnu Reder for flere mindre Skibe.

### Vi gratulerer —

Skibsinspektør i D.F.D.S. Kaptajn E. Salomonsen har faaet kongelig Udnævnelse som Direktør i Sømandsstiftelsen »Bombebøssen« i Stedet for afdøde Skibsinspektør Thorsen.

»Bombebøssen« ledes af en Direktion, bestaaende af ni Direktører, hvis Formand er Admiral Th. Topsøe-Jensen.

## PAA PRØVETUR MED „NORA MÆRSK“.



I Fredags foretoges Prøvetur med Værftets Nybygning Nr. 52, Motorskibet »Nora Mærsk« af København, bygget til de A. P. Møller'ske Rederier, Dampskibsselskabet af 1912 A/S.

Skibets Dimensioner er følgende: Længde over all 482'-1"; Længde mellem Perpendikulærer 450'-0"; Bredde paa Spant 58'-0"; Dybde paa Shelterdæk 39'-6"; Coefficient 0,695.

Baaden er et Dieselmotor-Lastskib bygget og udrustet efter de nyeste Krav, der stilles til moderne Fragt-Linieskibe med Indretning til et begrænset Antal Passagerer.

## „DANSK SØFARTS TIDENDE“S FRAGTBERETNING

København, den 14. August 1934.

»Det er ikke til at tro, hvad man skal tro«, sang een af Revuekunstens Koryfæer for nogle Aar siden. Disse vise Ord kunde for den Sags Skyld udmærket være skrevet i Dag og med en nogen anden Adresse, end den, deres Ophavsmand oprindelig gav dem. Vi tænker hermed navnlig paa de Høstbulletiner fra Nordamerika og Sydøsteuropa, som i den senere Tid har cirkuleret. Selv under normale Forhold (det er snart vanskeligt at erindre, hvad der forstaas hermed) vil ogsaa Skibsfarten følge saadanne Rapporter med stor Interesse, og derfor med ulige større Interesse i den Selvforsyningens- og Importbegrænsningens »Guldalder«, som vi i disse Tider oplever. Sidst omtaltes den Omvurdering til det bedre af Høstudbyttet i Donaulandene, der netop var offentliggjort, og som — dersom den holder, hvad den lover — vil være ensbetydende med en tilsvarende Reduktion af Importen over de saakaldte Lang-Distancer (Sydamerika, Australien, Pacificysten m. fl.). I denne Uge læste man om Panik-Scener med tilsvarende Prisfald paa Chicagobørsen foraarsaget af en af den amerikanske Regering i Torsdags offentliggjorte Beretning, ifølge hvilken Høsten i U. S. A. forventes at blive betydelig bedre end forventet. Det er forstaaeligt, at Skibsfarten følger saadanne Foreteelser med udelte Opmærksomhed og forsøger at danne sig et nogenlunde paalideligt Indtryk af Forholdene, som de er, og kan forventes at udvikle sig. At Opgaven i høj Grad vanskeliggøres af de hurtigt veksellende, hinanden modsigende Rygter, er forstaaeligt.

Baaden skal indsættes paa Rederiets Rute mellem New York og Japan.

Skibet, der er bygget med Maier-Stævn, laster ca. 9300 Tons Dødvægt.

Skibet er forsynet med 3 Master og 6 Samsonposter, paa hvilke der er anbragt 21 Lossebomme, deraf een for 45 Tons. Disse Bomme beljenes af 17 elektriske Spil, der ligesom Ankerspillet er fabrikeret af Thomas B. Thrige, Odense.

Skibet har Simplex-Balanceror.

Af Lastrummene er 8,450 cb.ft. isoleret og afkølet for Transport af frisk Frugt, frossen Fisk og Kød. Kølemaskineriet hertil er fabrikeret af A/S Atlas Maskinfabrik, København, og det arbejder med Ammoniak med direkte Fordampning.

En særlig Afdeling af Lastrummene er indrettet til Transport af Silke fra Japan til U. S. A.

Der er indrettet smukke Saloner og Kabytter for 12 Passagerer, dels i Enkeltmandskamre, dels i Tomandskamre; alle Kamre bekvemt indrettede og alle med tilhørende Badekamre. Desuden store og lyse Kabytter for Officerer og Besætning med tilhørende Saloner og Messer.

Til Passagerernes Bekvemmelighed findes rummelige Promenadedæk, ligesom der er indrettet Sportsplads for Tennis og Badminton; endvidere et Friluftsbadebassin.

Maskineriet er enkeltskruet. Hovedmotoren er 5-cylindret, dobbeltvirkende, 2-takts Krydshovedmotor af Burmeister & Wain's Fabrikat, i Stand til under normal daglig Gang i Søen at udvikle 7100 IHK. ved 100 Omdrejninger pr. Minut. Desuden 2 Stk. 3-cyl. og 1 Stk. 2-cyl. enkeltvirkende, 2-takts Hjælpedieselmotorer, ligeledes af Burmeister & Wain's Fabrikat.

Prøveturen fandt Sted i Storebælt og forløb i enhver Henseende tilfredsstillende.

Foruden Værftets Indehaver, Skibsreder A. P. Møller, og Værftets Direktør, E. Ringsted, deltog følgende Gæster i Prøveturen:

Legationsraad North Winship, København; Konsul E. Gjessing, København; Skibsreder R. A. Robbert, København; Skibsreder Knud Lauritzen, København; Direktør H. Gether, København; Skibsreder A. N. Petersen, København; Inspektør Kristiansen, København; Mr. Nakamura, Japan; Politimester H. Seldorf, Odense; Toldinspektør H. V. Meyer, Odense; Forretningsfører Christoffer Hansen, Odense; Købmand Martin Iversen, Odense; Forretningsfører Niels Jørgensen, Odense. Som Repræsentant for Burmeister & Wain, der har leveret Maskinen: Underdirektør Paul Hansen. Som Repræsentanter for Lloyd's Register of Shipping: Ingeniør C. Krühøffer; Ingeniør S. Sandersen. Som teknisk Repræsentant for Rederiet: Overinspektør O. Mærsk-Møller, København.

### TRÆLASTMARKEDET

Hvorfor ikke indrømme, at Udviklingen (om i det hele taget dette Ord kan anvendes i denne Forbindelse) af dette Marked i de sidste Uger har været en Skuffelse? *Udvikling* — i Ordets bogstaveligste Betydning — er der desværre ikke Tale om, og skal man tro de senest indløbne Efterretninger, kan der næppe ventes nogen betydende Stigning i Ladningsudbudet før hen i September, ihvertfald for Østersøens Vedkommende. Afspændingen i Juli havde sin naturlige Forklaring, som ogsaa tidligere omtalt, men, at den er fortsat til Dato og uden, at der er Udsigt til afgørende Bedring i denne Maaned, er kommen som en stor Skuffelse. Af Ugens faatallige Afslutninger kan nævnes:

570 stds. DBB Haukipudas/Brest, 36/- (der var noteret 37/6d-38/-); 600 stds. DBB Leningrad/3 Lybæk, 30/9d.; 500 stds. DBB Leningrad/Preston Dock, 44/6d.; 600 stds. DBB Leningrad/Grimsbys Alex. Dock, 33/6d.; 516 stds. DBB Archangelsk/Irvine n. a. a., 45/-; 650 stds. DBB Archangelsk/Larne Harbour, 44/6d.; 700 stds. DBB Archangelsk/Limerick, 48/-.

### KUL, KOKS etc.

Saa vel Antallet af positive Ordre og Raterne er vedblivende paa Lavmaalet, og kun Danzig-Gdynia/Irland opviser nogen Bedring af Raten. Afslutninger bl. a.:

Tyne/Rønne, 1700 Tons Kul, 4/3d.; Leith/Aalborg, 2500 Tons Kul, 4/-; Blyth/Libau, 1650 Tons Kul, 5/-; Tyne/Vardø, 2000 Tons Kul, 6/-, Option Partladning

Koks 8/6d.; Danzig/Wasa, 2400 Tons Kul, 4/6d.; Danzig/Helsingfors, 3000 Tons Kul, 3/7½; Danzig/Dublin, 1900 Tons Kul, 6/- (fri Losning); Danzig/Dublin, 2200 Tons Kul, 6/- (fri Losning).

#### MIDDELHAVET etc.

*Nedgaaende:* I det store og hele taget er Markedet uforandret og med fast Tendens, mest som Følge af den Tilbageholdenhed, Rederne nødvendigvis maa vise overfor disse Ladninger, saalænge det hjemgaaende Marked vedblivende er saa daarligt, som Tilfældet er.

*Hjemgaaende:* Donau er stadig kun et Marked af Navn, ikke af Gavn, og dette gælder forsaavidt ogsaa *Sortehavet*, naar bortses fra en enkelt Afslutning: 6200 Tons U.K.-Cont. 9/9d. (sidst 9/7½d. og forrige Gang 9/6d., m. a. O. en lille Forbedring). Til Dalny og Shanghai sluttedes igen flere 7000/8000 Tonnere for Stykgods, men desværre til faldende Rater, nemlig 15/4½d. og senest 14/9d. f.i.o.-Basis, imod sidst 16/3d., hvad vel har sin Forklaring i det stigende hjemgaaende Marked fra Manchuriet.

*Alexandria/Hull*, 430.000 cbf. sluttedes til 8/- per 60 cbf., hvilket efterfulgtes af lignende Størrelse til 8/9d., begge per September. *Fosfat:* Bona/Rotterdam 4000 Tons 7/-, Sfax/Antwerpen el. Ghent 4500 Tons 26 Francs, Newport 3500 Tons 7/10½d.

#### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

*Montreal* møder med et Par Tramp-Afslutninger: 5300 Tons Swansea el. Antwerpen 1/5d. per quarter, og 8000 Tons Antwerpen el. Rotterdam 1/4½d., option London el. Bristolkanalen 1/6d., begge September, og der er efter Sigende endelig Tegn til en noget stigende Efterspørgsel inden længe. *Cuba:* to 4500 Tonnere sluttedes til Casablanca til 14/3d. henholdsvis 14/6d., og 7500 Tons Hvede *New York/Cape Town-Durban Range* 15/6d., og 5500 Tons gl. *Jern Gulfen/Japan* 13/3d. f.i.o., alle Baade September-Lastning.

#### SYD-AMERIKA

*La Plata:* Som saa mange Gange tidligere har dette Marked paa yderst overbevisende Maade dokumenteret sin førende Stilling og altoverskyggende direkte

og indirekte Betydning for den større Skibsfart. Hvor paa Kloden findes et Markeds-Center, der efter en maanedlang Aktivitet fortsætter med i Løbet af 1 Uge at aftage gennemsnitlig 50.000 Tons d. w. Tonnage daglig? Den svundne Uge opviste en stadig stigende Aktivitet, der resulterede i yderligere Ratestigninger og Afslutninger for Afskibning mere end 3 Maaneder frem i Tiden. Det var dog stadig September-Tonnage, der var mest »i Vælten«, men ogsaa den tilbageværende August-Tonnage ventes nu anbragt til gode Rater, til Trods for sidst omtalte omfattende Afslutninger per August. Af Ugens Befragtninger bemærkes:

*n. a. Rosario:* 6000 Tons, London, Hull, Liverpool, Barry eller Avonmouth, 18/6d., 24/8'-5/9'; 5500 Tons, Antwerpen, Rotterdam el. Amsterdam, 16/9d., 17/- og 17/3d., 10/25' September; 7000 Tons, U.K., Antwerpen el. Rotterdam 17/6d., 1/31' Oktober; 7800 Tons, U.K., Antwerpen el. Rotterdam, 17/-, 1/20' November. Santa Fé/Antwerpen, Rotterdam eller Amsterdam, 6300 Tons 19/-, 15/8' Annullering.

#### ØSTEN

*Australien* gik denne Gang til Luvart af Bønnerne fra Manchuriet til Trods for den fortsatte Stigning i sidstnævnte Marked. Fra Vestlandet til Middelhavet, U.K.-Cont. fik 8000 Tonner 27/- per 10/28' September (1/- Stigning), og fra Sydlandet 6300 Tonner 28/6d., 10/9 Annullering (1/9d. Stigning), alt Hvede i Sække.

Fra *Sydney* til Middelhavet, U.K.-Cont. sluttedes 8000 Tons løs Hvede til 26/-, Oktober.

Ved yderligere udvidet Befragtning i Soyabønner fra Dalny til Rotterdam el. Hamburg sluttedes bl. a. 7200 Tonner per primo September til 26/6d. Stigning) og 8500 Tonner per November til 25/6d.

Som naturligt er, ventes den fortsatte Bedring i Markederne fra Australien og Manchuriet snart at sætte sig Spor i de andre østlige Markeder, og har forsaavidt allerede gjort dette ved Afslutning som f. Eks.: Kerner, Madraskysten/Rotterdam og/eller Hamburg, 28/-, September.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

#### Østasiatisk Kompagnis nye Skib

Fra Nakskov Skibsværft er søsat Motorskibet »Julandia«, bygget til Østasiatisk Kompagnis Bangkok Rute. Længden mellem Perpendikulærerne er 425 Fod, Bredde paa Spant 61 Fod og Lasteevnen ca. 10.000 Tons. Skibet er bygget til Lloyds højeste Klasse og opfylder de af London-Konventionen af 1929 foreskrevne Regler for Passagerskibes Indretning og Udstyrelse; det har syv vandtætte Skodder ført op til øverste Dæk og Dobbeltbund over hele Skibet. Der findes 5 Luger, 4 Master og 6 Samsonposter, endvidere 17 Ladebomme, hvoraf 10 har 5 Tons, 2 har 10 Tons, 1 har 40 Tons samt 4 med 3 Tons Løfteevne; 16 elektriske Lossespil, 2 elektriske Capstans og elektrisk Ankerspil, alle fra Thomas B. Thrige, som ogsaa leverer den elektriske Styremaskine.

Der er om Bord Plads til 59 Passagerer, og Kahytter og Saloner udstyres endnu mere komfortabelt end i de andre nye Skibe til denne Rute. Hver Kahyt har fritstaaende Seng og eget Badeværelse; der er Spisesalon paa øverste Dæk, Rygesalon og Damesalon paa Brodækket, og Skibet er saaledes paa Højde med de nyeste udenlandske Linere. Der findes tillige en Barnespisesalon paa øverste Dæk.

Hovedmaskineriet er 2 B. & W. dobbeltvirkende Taks Motorer, udviklende tilsammen 7850 ind. HK., og Farten bliver 16—17 Knob paa Last.

Afløbningen forløb glat, og Skibet skal afleveres i November Maaned i Aar.

#### Kundskab er Magt

Edsvoren Skibsmægler V. Th. Sass henleder Opmærksomheden paa Købmandsskolens fortræffelige Shipping-skole.

Indmeldelse finder Sted i Dagene 15.—22. August Kl. 12—13 og 18—20.

Alle unge Mennesker, der er ansat paa Skibsfartskontorer, specielt Skibsmægler- og Rederikontorer, vil i Shippingskolen kunne faa et godt Supplement til den praktiske Uddannelse, idet Fagene omfatter Engelsk, Tysk, Søret og Specialregning, tilrettelagt med særligt Henblik paa Shipping. Skolen er treaarig og afslutter med Eksamen i de nævnte Fag.

#### Prøvetur med Lauritsen's »Asta«.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's Værft paa Refshaleøen foretoges i Fredags en vellykket Prøvetur med Dieselmotorskibet »Asta«, Værftets Byggenummer 592, bygget for Regning D/S Vesterhavet (Konsul D. Lauritzen).

Skibet er bygget til Germanischer Lloyd's højeste Klasse og er bestemt til Frugtfart.

Dets Hoveddimensioner er følgende: 290'-0"×42'-6"×26'-6" til Shelterdæk, og Bæreevnen er ca. 2500 ts. d. w.

Det er forsynet med 1 Hoveddieselmotor af Burmeister & Wain's nyeste Type, der udvikler ca. 2250 I.H.K.

Alt Dækmaskineri er elektrisk drevet.

I Prøveturen deltog Repræsentanter saavel for Rederiet som for Værftet.

#### Danske Skibe fritages for Sundhedspas i Belgien

Ved en i København den 27. Juli mellem Udenrigsministeriet og den herværende belgiske Gesandt stedfundne Noteveksling er der truffet Aftale om, at den danske Regering ikke vil kræve, at belgiske Skibe i danske Havne skal være forsynet med Sundhedspas, og at den belgiske Regering vil give Afkald paa Krav om Sundhedspas over for danske Skibe i belgiske Havne, uanset hvilke Havne Skibene kommer fra. Overenskomsten, der traadte i Kraft den 1. August, gælder ikke for Grønland og Kongo.



## DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

**CHR. JENSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon: 2256  
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«

FREDERICIA

**JULIUS MORTENSEN**

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
LLOYD'S AGENT — BRITISH VICE-CONSULATE  
(GRUNDLAGT 1876)

**FREDERICIA**

TELEGR.-ADR.: "MORTENSEN" TELEF. NR.  
THE BOE CODE - SCOTT'S CODE 10th ED. 87 og 464

HOBRO

**RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.**  
(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)  
AALBORG

Telefon: 4120  
Statstelefon: 16

LLOYD'S AGENT

Telegram-Adr.:  
»Maritime«

**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**HOBRO**

TELEFON 413

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

HOLBÆK

**JOHS. UTZON**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:  
»UTZON«

**JØRGEN L. FISKE**

(H. MUNCH'S EFTFL.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)

HAVNEVEJ 40  
Telefon Nr. 166 **HOLBÆK** Telegr.-Adr.: »Fiskers

ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN  
Lloyds Agent  
Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

ASSENS

**ALFRED LARSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER  
ASSENS

TELGR.-ADR. „SHIPPING“. — STATS-TELF. 10. — TLF. 200.  
PRIVAT TELEFON: ASSENS NR. 480.

KALUNDBORG

**O. L. OMØE**

TLGR. ADR. **KALUNDBORG** TLGR. ADR.  
OMØE Skibsmægler Lloyds Agent OMØE

**Befragtning, Klarering, Assurance,  
Stevedoring og Spedition.**

TELEFON NO. 4. 601.  
— STEVEDOREKONTORET 625.

BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**  
SKIBSMÆGLER  
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

KOLDING

**A. GJØRDING**

KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

ESBJERG

**C. BREINHOLT**

SKIBSMÆGLER

INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN

**ESBJERG**

Britisk Vice-Consul — Lloyds Agent

Telefon 57 & 1262 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.

KORSØR

**P. JØRGENSEN & CO.**

SKIBSMÆGLERFORRETNING

Grundlagt 1867

Indehaver: J. U. JEPSEN, statsautoriseret Skibsmægler

**KORSØR**

Telegram-Adresse: JØRGENSEN  
The BOE Code

Telefon: 6 (3 Linier)  
Statstelefon: 11  
Efter Kontortid: 127

MARIAGER

**J. LAURITZEN'S EFTF.  
MÆGLERFORRETNING**

(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler).

**ESBJERG**

Telegr.-Adr.  
»Lauritzen«

Telefon: 3  
» 822

**P. RUDBECK-LARSEN • MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

*Edsvoren Skibsmægler*

Telf.: Cementcentralen Nr. 1 — Statstelf.: Mariager Nr. 6  
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“  
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE

**FAABORG**

Telegramadresse: NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 509

NAKSKOV

**Casper Andréa's Eftflg.**

ved

**Halfdan Rasmussen**

edsv. Skibsmægler  
**NAKSKOV**

Telegr.-Adr.: „Andrea“

Statstelefon Nr. 7  
Telefon Nr. 108, 408 & 618

## Estlands Skibsfart.

Som et Udtryk for Estlands stigende Udenrigshandel, navnlig hvad angaar Eksporten af Træ og Trævarer i det sidst forløbne Halvaar, er ogsaa Skibsfarten paa de estniske Havne blevet forøget.

Ifølge en lige offentliggjort Statistik udgjorde det samlede Antal til Tallinns Havn indgaaede Skibe i første Halvdel af indeværende Aar 1160 med 370,166 N.R.T. mod 1007 Skibe med 317,409 N.R.T. i den tilsvarende Periode af 1933.

Den indgaaende Tonnage fordeler sig paa Udlandsfarten med 492 Skibe med 332,016 N.R.T. i første Halvaar 1934 (mod 438 Skibe med 288,217 N.R.T. i den tilsvarende Periode af foregaaende Aar) og paa den indenlandske Kystfart med 668 Skibe med 38,150 N.R.T. i 1934 mod 569 Skibe med 29,192 N.R.T. i 1933. I Forhold til første Halvaar 1933

er det samlede Antal ind- og udklarerede Skibe steget med 17,28 pCt., medens Stigningen regnet efter Tonnage udgjorde 16,75 pCt.

I Udlandsfarten udklareredes fra Tallinns Havn i første Halvaar 1934 395 Skibe repræsenterende 266,103 N.R.T. med Last og 130 Skibe repræsenterende 66,075 N.R.T. i Ballast.

## Danske Fiskere belønnes

De danske Fiskere, som under stor Livsfare reddede Besætningen paa Damperen »Tom« af Stockholm, da denne i Februar strandede ved Hansholm, har nu af Regeringen faaet overrakt Sølvmedaillen af 18. Størrelse. De belønnede Fiskere er Carl Pedersen, Chr. P. E. Jensen, O. Th. Andersen, P. C. Pedersen, J. P. Christensen, N. P. Jensen og H. B. Pedersen.

## POSITIONSLISTE PR. 14. AUGUST 1934

## A

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. *Aalborghus*, Eriksen, København-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Aalborg*, ank. Trangsund 11.8.  
 s.s. *Aarhus*, Bloch, København-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Aarø*, Larsen, ank. Ghent 7.8.  
 m.l. *Aase Mærsk*, pass. Gibraltar 3.8.  
 s.s. *Actio*, Lorentzen, ank. Methil 13.8.  
 m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Penang 4.8 til Aden.  
 s.s. *Agnete Mærsk*, afg. Cardiff 1.8.  
 s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Rosario 11.8 til København.  
 s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Alfa*, afg. Tunis 7.8.  
 m/Sejler *Alfa*, Christensen, ank. Nykøbing Sj. 10.8.  
 s.s. *Algarve*, Lund, afg. Lissabon 15.8 til København.  
 s.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Hamburg 13.8.  
 s.s. *Alssund*, Nielsen, ank. Gaske Canada 10.8.  
 s.s. *Amalienborg*, ank. Haukipudas 7.8.  
 m.s. *Amerika*, Knudsen, ank. Portland 8.8.  
 m.l. *Anna Mærsk*, afg. San Pedro 31.7.  
 s.s. *Anna*, afg. Sunderland 9.8.  
 m.s. *Annam*, Kragelund, afg. Yawata 4.8 til Bangkok.  
 m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. København 12.8 til Buenos Aires.  
 m.s. *Arizona*, Sonne, afg. København 4.8 til Buenos Aires.  
 s.s. *Arnold Mærsk*, ank. London 3.8.  
 s.s. *Askø*, Kolster, ank. Kbhvn. 12.8.  
 m.s. *Asnæs*, Ankersen, ank. Sæby 13.8.  
 m.s. *Astoria*, Nørregaard, ank. San Pedro 1.8.  
 s.s. *Astrid*, Madsen, ank. London 3.8.  
 m.s. *Australien*, Rasmussen, afg. Manita 10.8. til Legaspi.

## B

- s.s. *Beira*, Kjær, København-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Bellona*, Hansen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Benedikt*, Hansen, København-Hadsund-Mariager-Hobro-Nykøbing F. Ruten.  
 m.l. *Bente Mærsk*, afg. Liverpool 1.8.  
 s.s. *Bergenhus*, Schmidt, afg. Bergen 13.8.  
 s.s. *Betty Mærsk*, ank. Preston 29.7.  
 s.s. *Betty*, ank. Rouen 6.8.  
 s.s. *Birgit*, Lisberg, pass. Curbar 1.8. p. R. t. Lagos.  
 s.s. *Birte*, Pedersen, pass. Skagen 11.8 p. R. t. London.  
 s.s. *Bodil*, ank. Mersin 6.8.  
 s.s. *Bogø*, Nielsen, afg. Grangemouth 10.8 til Archangel.  
 m.s. *Boringia*, Væring, ank. Hamborg 11.8.  
 m.s. *Bornholm*, Petersen, ank. New York 8.8.  
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. København 13.8.  
 s.s. *Botnia*, Ekholdt, afg. Reykjavik 11.8 til Leith.  
 s.s. *Brasilien*, Aggerholm, afg. 31.7 til København.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Danzig 10.8.  
 m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. St. Louis du Rhone 9.8.  
 s.s. *Britta*, afg. Malmø 5.8.  
 s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Casablanca forv. 23.8 til Tanger.  
 s.s. *Brosund*, Hansen, afg. Gefle 1.8 til Boston.  
 s.s. *Brynhild*, Hejde, ank. København 14.8 til Aarhus.

## C

- m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, København-Aarhus Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, ank. København forv. 14.8.  
 m.l. *Caroline Mærsk*, afg. Tampico 23.7.  
 m/Sejler *Caroline*, Jørgensen, afg. Leningrad 11.8. til Struer.  
 s.s. *Carmen*, pass. Kbhvn. 7.8.  
 m.s. *Chastine Mærsk*, ank. New York 3.8.  
 m.s. *Chile*, Hansen, afg. Shanghai 10.8 til Hongkong.  
 m.s. *Christian Holm*, Groth, afg. Habre 8.8 til Aruba.  
 s.s. *Christiansborg*, afg. St. Kitts 12.8.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Marseille 8.8 til Lissabon.  
 s.s. *Cimbria*, Bencke, København-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Holm, afg. Bayonne 10.8 til Tyne.  
 s.s. *Cornelia Mærsk*, afg. Casablanca 2.8.

- m.s. *Cornwall*, Madsen, ank. Kbhvn. 7.8.  
 s.s. *Cyril*, Farup, pass. Cape Good Hope 22.7.  
 s.s. *Cyril*, Farup, ank. Tarragona 14.8.

## D

- s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. København 18.8 til London.  
 s.s. *Dagmar*, pass. Dungeness 27.7.  
 s.s. *Dana*, Bang, afg. Ziguinchor 12.8. til Bordeaux.  
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Yokohama 10.8. til Dalny.  
 m.l. *Danmark*, Bjark, pass. Bermuda 11.8. p. R. t. Baton Rouge.  
 s.s. *Delaware*, Christensen, afg. New Orleans 7.8. til New York.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, København-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Dorrit*, pass. Ushant 7.8.  
 s.s. *Douro*, Blom, afg. Memel forv. 18.8. til København.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, København-ThorsHAVN-Island Ruten.  
 s.s. *Dronning Maud*, Krogh, København-Stettin-Oslo Ruten.

## E

- s.s. *Ebba*, pass. Dungeness 5.8.  
 s.s. *Ebro*, Ørbech, afg. Oran forv. 15.8. til Algier.  
 s.s. *Edith*, ank. Rouen 6.8.  
 s.s. *Effe Mærsk*, afg. Kovda 25.7.  
 s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Gdynia forv. 21.8. til København.  
 s.s. *Ellensborg*, pass. Skagen 10.8.  
 s.s. *Elie*, Larsen, afg. Methil 14.8. til Archangel.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. Archangel 1.8.  
 s.s. *Elsborg*, afg. Kbhvn. 14.8.  
 s.s. *Emanuel*, Christensen, ank. Waskloh 12.8.  
 m.s. *Emanuel*, Hansen, afg. Fremerryton 8.8. til Kbhvn.  
 m.l. *Emma Mærsk*, ank. Southampton 4.8.  
 s.s. *Emilie Mærsk*, ank. Onega 6.7.  
 m.s. *England* (D.F.D.S.), Jakobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Energi*, Jørgensen, afg. Aarhus 10.8. til Archangel.  
 m.s. *Energi*, Stegmann, afg. Stockholm 8.8. til Inverness.  
 s.s. *Erindring*, Jørgensen, ank. Vejle 14.8.  
 s.s. *Erna*, pass. St. Miguel 8.8.  
 m.s. *Erria*, Topp, afg. Penang 9.8. til Colombo.  
 m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, afg. Archangel 10.8. til Zaandam.  
 s.s. *Ester*, ank. Sevilla 8.8.  
 s.s. *Estland*, Poulsen, ank. Ventspils 13.8.  
 m.s. *Europa*, Dahl, afg. Kingston 10.8. til Panama Kanalen.  
 s.s. *England* (D.F.D.S.), Steengade, ank. Rotterdam 13.8.

## F

- s.s. *Falken*, Jonson, København-Nyborg-Rudkøbing-Svendborg Ruten.  
 s.s. *Fanø*, Korff, ank. Boness 7.8.  
 m.s. *Fanø*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 8.8.  
 m.s. *Fanø*, ank. Kbhvn. 7.8.  
 m.s. *Fionia*, Christensen, pass. Perim 10.8 p. R. t. Suez.  
 s.s. *Flynderborg*, pass. Skagen 13.8.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, København-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. New York 11.8.  
 s.s. *Frederiksborg*, pass. Skagen 13.8.  
 s.s. *Fredensborg*, afg. Frederikshavn 11.8.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Brinch, afg. New York 2.8. til København.

## G

- s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Antwerpen forv. 17.8. til København.  
 s.s. *Gautatyr*, afg. Burntisland 10.8. til Danzig.  
 s.s. *Georgia*, Jarltoft, afg. Tyne 26.7.  
 s.s. *Gerda Toft*, ank. Seaham 12.8.  
 m.s. *Gerda*, ank. Nykøbing F. 8.8.  
 m.s. *Gertrude Mærsk*, ank. Philadelphia 3.8.  
 m.s. *Gloria*, Kromann, ank. Åhus 10.8.  
 s.s. *Gorm*, Bastholm, ank. Sharpness 1.8.  
 s.s. *Grete*, pass. Prawle Point 5.8. p. R. t. Fort de France.

s.s. *Grønland*, Meinertz, afg. Goole 11.8.  
 s.s. *Guðrun Mærsk*, afg. West Hartlepool 28.7.  
 s.s. *Gunver Mærsk*, afg. Aalborg 1.8.  
 s.s. *Gunver*, pass. Gibraltar 6.8.

**H**

s.s. *Hafnia*, Ravn, pass. Ymuiden 13.8.  
 s.s. *Halfdan*, Jørgensen, afg. Danzig 13.8. til Manchester.  
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Raumo 12.8.  
 s.s. *Hans Mærsk*, ank. Svendborg 27.7.  
 s.s. *Harald*, Clemmensen, afg. Antwerpen forv. 21.8. p. R. t. København.  
 s.s. *Harriet*, pass. Malmø 3.8. p. R. t. Barcelona.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, København-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Helene*, afg. Kbhvn. 9.8.  
 s.s. *Helga*, afg. Vilsingen 20.7 til Spanien.  
 s.s. *Hertha Mærsk*, ank. Bristol 31.7.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. København 11.8. Manchester.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Garston forv. 15.8. til Antwerpen.  
 s.s. *Hroar*, Pape, København-Hull Ruten.  
 s.s. *Hulda Mærsk*, afg. Archangel 27.7.

**I**

m.s. *India*, Kruse, pass. Azorerne 9.8. p. R. t. Rotterdam.  
 m.s. *Indien*, Bronér, afg. Colon 9.8.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Boston 8.8.  
 s.s. *Inge Mærsk*, ank. Iviglut 27.7.  
 s.s. *Inger*, pass. Frederikshavn 3.8.  
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Archangel 11.8. til Zaandam.  
 m.s. *Irland*, Petersen, ank. Merida de Yucatan 12.8.  
 s.s. *Island*, Lydersen, København-Thorshavn-Island Ruten.  
 s.s. *Ivar*, Clausen, afg. Swansea forv. 14.8. p. R. t. Quebec/Montreal.

**J**

s.s. *J. C. Jacobsen*, Nielsen, København-Gdynia-Danzig Ruten.  
 s.s. *Jacob Mærsk*, pass. Hammershus 7.8. for vestg.  
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Seaham 13.8.  
 m.t. *Jane Mærsk*, afg. Curacao 24.7.  
 m.s. *Java*, Skjoldam, ank. Rotterdam 11.8.  
 s.s. *Jenny*, pass. Dungeness 4.8.  
 s.s. *Jessie Mærsk*, ank. Aarhus 3.8.  
 s.s. *Johanne*, ank. Wiborg 7.8.

m.s. *Johanne*, Jensen, ank. Gdynia 7.8.  
 s.s. *Jolantha*, Hansen, København-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Johannes Mærsk*, ank. Caen 2.8.  
 s.s. *Jonna*, afg. Las Palmas 12.7. til Table Bay.  
 s.s. *Jutta*, pass. Helsingør 7.8.  
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, pass. Kbhvn. 13.8.

**K**

s.s. *Kai*, Friis, ank. København 8.8.  
 s.s. *Karla*, pass. Kbhvn. 3.8.  
 s.s. *Katholm*, Christensen, afg. Liverpool forv. 18.8. p. R. t. Swansea  
 s.s. *Kentucky*, Thomsen, afg. Swansea 17.8. til København.  
 s.s. *Kirsten Mærsk*, afg. Leningrad 28.7.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, København-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Burntisland 13.8.  
 s.s. *Koldingshus*, Herskind, København-Stettin-Oslo Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.  
 s.s. *Karen Toft*, ank. Carontes 13.8.

**L**

m.s. *Lalandia*, Borch, afg. Singapore 11.8. til Bangkok.  
 s.s. *Laura Mærsk*, afg. Santa Pola 28.7. til Julianehaab.  
 s.s. *Laura*, afg. St. Vincent 4.8. til Halifax.  
 m.s. *Leice Mærsk*, afg. Panama 26.7.  
 s.s. *Lexa Mærsk*, afg. Gdynia 29.7.  
 s.s. *Lica Mærsk*, ank. Gdynia 1.8.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. London 13.8.  
 s.s. *Lilian*, pass. Gibraltar 9.8.  
 s.s. *Lilleborg*, pass. Kbhvn. 10.8.  
 s.s. *Limfjorden*, Clausen, København-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, afg. Gdynia 10.8.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Rio 8.8. til København.

**M**

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Hjorth, afg. Bordeaux forv. 13.8. til La Pallice.  
 s.s. *Maine*, Jensen, afg. Danzig forv. 23.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Maja*, Bergstedt, Aalborg-Hamburg Ruten.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

NØRRESUNDBY

SKIVE

**N. C. BACH**  
 EDSV. SKIBSMÆGLER  
 Etableret 1896  
**NØRRESUNDBY**  
 Telefon 1047 - 2161 Telegram-Adr.: BACH

**AAGE BERING**  
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**SKIVE**  
 TELEFON: 386 & 786 TELEGRAM-ADR. "MÆGLEREN"

ODENSE

SVENDBORG

**CHR. CLEMMENSEN**  
 INDEHAVERE: JAC. CLEMMENSEN. UFFE CLEMMENSEN  
 STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE  
**ODENSE**  
 TELEFON: 14 & 33 STATSTELEFON 33 TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

**E. W. v. d. HUDE & SØN**  
 Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852  
**SVENDBORG**  
 STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE  
 LLOYD'S AGENT TYSK KONSULAT  
 Telefoner: 25, 133, 262 og Stat 2. Telegr.-Adr.: »Hude«, Svendborg.

**FRIIS & FREDERIKSEN**  
 EDSV. SKIBSMÆGLERE  
**ODENSE**  
 TELEFON: 30 (2 Ledninger) STATSTELEFON: 30 TELEGR.-ADR.: »FRIIS«

**A. E. SØRENSEN**  
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**SVENDBORG**  
 TELEGRAM-ADR.: SHIPPING THE BOE CODE TELEFONER: 1151—955 PRIVAT: 1551

VEJLE

**C. HOPPE**  
 EDSV. SKIBSMÆGLER  
**ODENSE**  
 TELEFON: 988 - 1663 TELEGR.ADR.: "HOPPE"

**F. H. Lauenborg Christensen**  
 (C. HOLMS EFTERF.)  
 EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
*Vejle*  
 TELEFONER: 11 OG 12 TELEGR.-ADR.: »ACTING«

s.s. *Maja*, ank. Northfleet 6.8.  
 s.s. *Malaya*, Mouritzen, pass. Port Said 7.8. p. R. t. Rotterdam.  
 s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Dunkerque 8.8.  
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Nice 12.8.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. London forv. 16.8. til Kbhvn.  
 m.t. *Marie Mærsk*, afg. Continent 3.7.  
 s.s. *Maria Toft*, ank. Leningrad 7.8.  
 s.s. *Marie*, afg. Taragona 8.8.  
 s.s. *Martin Carl*, Hjorth, ank. Danzig 10.8.  
 s.s. *Maryland*, Ankensen, afg. Madeira 8.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Mathilde Mærsk*, ank. Parsborough 22.7.  
 m.s. *Meonia*, Frandsen, pass. Messina 10.8. p. R. t. Port Said.  
 s.s. *Minsk*, Nykilde, afg. Neapel forv. 16.8. til Catania.  
 s.s. *Møen*, Bager, Kbhbn.-Stege-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *Najaden*, ank. Rouen 7.8.  
 s.s. *Nancy*, pass. Gibraltar 8.8.  
 s.s. *Nautic*, ank. Manchester 8.8.  
 s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, afg. Kbhvn. 11.8.  
 s.s. *Nelly*, afg. Bristol 4.8.  
 s.s. *Neptun*, afg. Raumo 7.8.  
 m.s. *Neptun*, Kromann, afg. Harbour Breton 10.8.  
 s.s. *Nerma*, pass. Gibraltar 4.8.  
 s.s. *Nevada*, Kolster, afg. Las Palmas 5.8. til Kbhvn.  
 m.s. *Nicoline Mærsk*, ank. Bahia Blanca 30.7.  
 s.s. *Nidaros*, Henriksen, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 m.s. *Niel Mærsk*, afg. Shanghai 1.8.  
 s.s. *Ninna*, afg. Las Palmas 25.7.  
 s.s. *Niobe*, pass. Dungeness 8.8.  
 s.s. *Nordborg*, ank. Kalundborg 13.8.  
 s.s. *Nordsøen*, pass. Finisterre 7.8.  
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, ank. Aseri 11.8.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Falk, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruen.  
 s.s. *Ohlsen*, Lauritsen, ank. Leningrad 11.8.  
 s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Danzig forv. 22.8. til Preston.  
 s.s. *Oluf Mærsk*, ank. London 1.8.  
 s.s. *Olympia*, Røder, afg. Lirano 5.8.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Buriken 17.7. til B. Aires.  
 m.s. *Orkney*, Bom, pass. Kbhvn. 9.8. p. R. t. Struer.  
 s.s. *Oslo*, Peersen, afg. Gdingen 8.8.

## P

m.s. *Panama*, ank. Nakskov 31.7.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Bremen 7.8.  
 m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Paula*, ank. Kotka 8.8.  
 m.s. *Pax*, Groth, ank. Granton 11.8.  
 m.s. *Peru*, Berg, pass. Blaavandshug 12.8. p. R. t. Antw.  
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. Takubar 3.8.  
 s.s. *Petersen*, Jensen, ank. Nantes 8.8.  
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, ank. Gdynia 13.8.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Leningrad 8.8.

## R

s.s. *Randi*, ank. Corcunion 1.8.  
 s.s. *Rhone*, Nielsen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Riga*, Westergaard, ank. Newcastle 10.8.  
 s.s. *Rita Mærsk*, ank. St. Malo 1.8.  
 s.s. *Robert Mærsk*, afg. Mesane 3.8.  
 s.s. *Rosenborg*, ank. Danzig 9.8.  
 s.s. *Rota*, Petersen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Rømø*, Thomsen, ank. Boston 30.7.

## S

m.s. *Sally Mærsk*, afg. Hull 28.7.  
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Hull 14.8.  
 s.s. *Scandia*, Michelsen, ank. Rotterdam.  
 s.s. *Scottia*, Nielsen, ank. Kbhvn. 11.8.  
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Kbhvn. forv. 15.8. til Dunkirk.  
 s.s. *Sejrø*, Huusum, ank. Burndisland 14.8.  
 m.s. *Siam*, Krarup, pass. Aden 12.8. p. R. t. Singapore.  
 s.s. *Sigrun*, Pedersen, afg. Middelfart forv. 14.8. til Odense.  
 s.s. *Silkeborg*, ank. Hull 27.7.  
 s.s. *Stjerneborg*, ank. Sydney 5.8.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Haderslev 13.8.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Gdynia forv. 13.8. til Danzig.  
 s.s. *Skodsborg*, pass. Kbhvn. 11.8.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

14. 8. 34

LONDON .....	22,40	MADRID .....	61,15
NEWYORK .....	440,00	AMSTERDAM .....	302,50
BERLIN .....	174,50	STOCKHOLM .....	115,65
PARIS .....	29,50	OSLO .....	112,70
ANTWERPEN .....	104,75	HELSINGFORS .....	9,95
ZÜRICH .....	145,70	PRAG .....	18,65
ROM .....	38,40	WARZAWA .....	84,70

s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.  
 s.s. *Slesvig*, Nielsen, afg. Kbhvn. 11.8.  
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Archangel 11.8.  
 s.s. *Stadion II*, afg. Gøteborg forv. 16.8. til Randers.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Cardenas 3.8.  
 m.s. *Start*, Olsen, afg. Boness 7.8. til Burntisland.  
 s.s. *Stegelborg*, pass. Kap Farvel 13.8.  
 s.s. *Stella*, afg. Talcahuano 3.8. til Coronel.  
 s.s. *Stjerneborg*, ank. Sydney 5.8.  
 s.s. *Stockholm*, Hinsch, ank. Merane 10.8.  
 s.s. *Susan Mærsk*, ank. Fredericia 4.8.  
 s.s. *Svanhild*, Kristoffersen, afg. Montreal 5.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Danzig 13.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Antwerpen forv. 14.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Søborg*, afg. Suitsaari 12.8.  
 s.s. *Sønderjylland*, Willarsen, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.

## T

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Manchester forv. 15.8. til Liverpool.  
 m.s. *Tacoma*, Lorentzen, ank. Pensacola 27.7.  
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Hull 7.8.  
 s.s. *Tempo*, Sørensen, ank. Esbjerg 14.8.  
 s.s. *Tennessee*, Arel, afg. Tyne 30.7.  
 s.s. *Thyra*, Jans, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Kbhvn. 18.8. til Antwerpen.  
 m.s. *Tongking*, Jørgensen, ank. Romtton 9.8.  
 s.s. *Tovelil*, Vilsmark, ank. Archangel 5.8.  
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Kbhvn. 11.8.  
 s.s. *Trondhjem*, Jørgensen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Genua forv. 21.8. til Livorno.

## U

s.s. *Uffe*, Holst, Kbhvn.-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Ulla*, ank. Rio de Janeiro 2.8.  
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Kbhvn. 16.8. til Oslo.  
 s.s. *Uranienborg*, pass. Fernando Noronha 11.8.

## V

m.s. *Vega*, Petersen, afg. Fowey 7.8. til Stettin.  
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Burntistand 12.8.  
 s.s. *Vibeke Mærsk*, afg. Onega 24.7.  
 m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, afg. Nauru 4.8.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Kielsgaard, ank. Burntisland 13.8.  
 s.s. *Viborg*, ank. Palermo 11.8.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Gyhrs, afg. Tyne 24.7.  
 m.s. *Vistula*, Posselt, Kbhvn.-Sappot-Danzig-Frederikshavn Ruten.

## W

s.s. *Wm Th. Malling*, Jensen, ank. Odense 9.8.

## Y

s.s. *Ydun*, Fjeldborg, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Jensen, Aalborg-Hamborg Ruten.

## Ø

s.s. *Ørneborg*, afg. Kbhvn. 13.8.

## Positionsliste for Sejlskibe 14. 8. 34

3/m. Sk. *Alf*, Jørgensen, afg. Newry 10.8.  
 4/m. Sk. *Alfa*, Christensen, ank. Nykøbing S. 10.8.  
 3/m. Sk. *Clytia*, Hansen, afg. Umeå 8.8. til Esbjerg.  
 3/m. Sk. *Elisabeth*, Grube, afg. Danzig 11.8.  
 3/m. Sk. *Fuglen*, Winter, pass. Skagen W. 8.8.  
 4/m. Sk. *Helga*, Petersen, afg. Piteå 14.8.  
 3/m. Sk. *Galathea*, Nielsen, afg. Holmsund 7.8.  
 3/m. Sk. *Nordstjernen*, Kristensen, ank. Landernau 10.8.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
 ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer

# DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION  
KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING  
AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28  
Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.  
Telegram-Adresse: PACAO

DAMPSKIBSSELSKABET

## PACIFIC

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 & 4248 - Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH  
Korresponderende Reder



## M. B. COHN

TOLDBODVEJ 22  
KØBENHAVN  
K.

TELEFON 1403  
TELEGRAM-ADR.:  
AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

Telefoner { Grimsby No. 6621  
Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

## JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,  
Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

88, Mosley Street ... Manchester  
7, Chapel Street ... Liverpool  
Somerton Buildings,  
John Bright Street Birmingham  
229, Swan Arcade. Bradford  
"York House",  
5/7, St. Mary Axe, London, E. C. 3  
King's Dock . . . . Immingham

## HERMAN ANDERSSON

Etabl. 1902

Adm. Dir.: A. F. WILÉN

Skibsmæglere · Assurance · Speditører

Tel.-Adr. ANDERSSONCO. Coder: Alle Shipping-Coder

## ULEBORG & HAUKIPUDAS

Medlem of The Baltic and International Maritime Conference  
Medlem of The Finnish Shipbrokers Association  
Spansk Vicekonsulat

## VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM  
ANTWERP

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Coder: Scotts, Watkins, Bentleys.

## A.B. Ostrobotnia Stevedore O.Y.

WASA

Medlemmer af

THE ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Repræsentant i København: Jørgen A. Rasmussen

## O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

WASA (Finland)

Medlemmer af

THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND

Tel.-Adr. EKLOEF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

## A/B D. EKLÖF & Co. O/Y

SKIBSMÆGLERE

BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION

YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)

og MOLLERSVIK & HIMANGO

Medlemmer of The Finnish Shipbrokers Association

and the Baltic & International Maritime Conference

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

## CADENIUS & GRAHN A/B

SKIBSMÆGLERE

DAMPSKIBS- & BEFRAGTNINGS AGENTER

KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

KOTKA - Finland

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka»

## SCANDINAVIAN COAL BUYERS

IN A NUTSHELL

GUIDE TO SCANDINAVIAN COAL IMPORTERS,

COAL AGENTS AND SHIPOWNERS

Price, 10/-, post free.

SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE

(The International Weekly)

33, Amaliegade

Copenhagen, Denmark

FOREIGN BUNKERING

TOWAGE

STEVEDORING

PROVISION-

AGENTS

**DANISH MARITIME SERVICE**

TELEGRAMS:  
"AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

**COPENHAGEN**

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

50. Aargang.

København 15. August 1934.

Nr. 33.

---

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

---

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske Punkters 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, og de der angaar Fyr, er angivet fra Søen.*

---

## I. Østersøen.

1905. (T). Danmark. Bornholm. Rønne Lys- og Fløjtetønde midlertidig inddraget.  
Lys- og Fløjtetønden *Rønne* paa c. 55° 05' N. 14° 38' E. er for Tiden inddraget.
1906. Sverige. Gotland E.-Kyst. Furillen Fyr tændes atter.  
(U. f. s. Nr. 32/2094. Stockholm 1934.)  
*Furillen Fyr* paa c. 57° 46' N. 19° 00' E. tændes uden nærmere Meddelelse den 1. September d. A.  
(E. f. S. Nr. 43/2461 1933.)
1907. Sverige E.-Kyst. Lilla Utterklabben Fyr atter tændt.  
(U. f. s. Nr. 32/2092. Stockholm 1934.)  
*Lilla Utterklabben Fyr* paa c. 57° 35' N. 16° 48' E. er atter tændt.
1908. Sverige. Stockholm Skærgaard. Baaker opført.  
(U. f. s. Nr. 32/2154. Stockholm 1934.)  
Nedennævnte to Baaker er opført:  
1. Paa Skæret *Svenska Stenarne* mellem *Söderarm* og *Svenska Högarne* paa 59° 35' 08" N. 19° 35' 12" E. en Baake bestaaende af et rødt, pyramideformet Jernstativ paa NE.- og SE.-Siden beklædt med hvide Brædder og med en sort, trekantet Krydstavle paa Toppen. Baaken er i sin Helhed 12 m høj.  
2. Paa Skæret *Rödkobb S.* for *Sandhamn* paa 59° 06' 45" N. 18° 48' 18" E. en Baake bestaaende af et rødt, pyramideformet Jernstativ paa NE.- og SE.-Siden beklædt med hvide Brædder og med en sort, rund Krydstavle paa Toppen. Baaken er i sin Helhed 12 m høj.  
(E. f. S. Nr. 27/1565 1934.)
1909. Sverige. Bottniske Bugt. Västra Banken Fyrskib genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 32/2153. Stockholm 1934.)  
Fyrskibet *Västra Banken* paa c. 60° 54' N. 17° 56' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 27/1566 1934.)

- 1910. (T). Sverige. Bottniske Bugt. Sydostbrotten Fyrskib midlertidig ombyttet.**  
 (U. f. s. Nr. 32/2091. Stockholm 1934.)  
 Under Henviſning til E. f. S. Nr. 30/1734 1934 meddeles, at Fyrskibet *Sydostbrotten* paa c. 63° 19' N. 20° 11' E. for Tiden er ombyttet med et Reservefyrskib med samme Fyrkarakter og Taagesignaler.  
 (E. f. S. Nr. 30/1734 1934.)
- 1911. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder genudlagt.**  
 (U. f. s. Nr. 32/2090. Stockholm 1934.)  
 Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:  
*Gerdasgrund* c. 63° 31' N. 20° 45' E. *Sörgadjen*.
- 1912. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Pålångefjärden-Törefjärden. Sømærke udlægges.**  
 (U. f. s. Nr. 32/2152. Stockholm 1934.)  
 En Stage med Kost udlægges i Løbet af den nærmeste Tid paa 65° 48',<sub>10</sub> N. 22° 49',<sub>09</sub> E., ved E.-Enden af Løbet *Pålångefjärden-Törefjärden*.
- 1913. Tyskland. Jershöft. Luftaagesignal forandret.**  
 (N. f. S. Nr. 32/2982. Berlin 1934.)  
*Jershöft* Luftaagesignal fra det runde Taagesignaltaarn paa c. 54° 32',<sub>6</sub> N. 16° 32',<sub>9</sub> E., c. 0,<sub>3</sub> Sm NNE. for Fyret, er forandret, idet Bogstaverne JE hver 30<sup>s</sup>, nu afgives paa følgende Maade: Tone 0,<sub>8</sub><sup>s</sup>, Pause 0,<sub>8</sub><sup>s</sup>, Tone 2,<sub>4</sub><sup>s</sup>, Pause 0,<sub>8</sub><sup>s</sup>, Tone 2,<sub>4</sub><sup>s</sup>, Pause 0,<sub>8</sub><sup>s</sup>, Tone 2,<sub>4</sub><sup>s</sup>, Pause 2,<sub>3</sub><sup>s</sup>, Tone 0,<sub>8</sub><sup>s</sup>, Pause 16,<sub>5</sub><sup>s</sup>.
- 1914. (P). Tyskland. Jershöft. Undervandstaagesignal og Radiofyr oprettet og i Virksomhed til Prøve.**  
 (N. f. S. Nr. 32/2982. Berlin 1934.)
- Paa c. 54° 34',<sub>2</sub> N. 16° 32',<sub>0</sub> E., 1,<sub>7</sub> Sm NNW. for Taagesignaltaarnet, er i 16,<sub>5</sub> m Vand udlagt to elektriske Membransendere (den ene som Reserve), som hver er forbundet med Land med et Kabel. Dybden over Membranerne er 13,<sub>5</sub> m. De to Kabler gaar med en indbyrdes Afstand af 300 m lige ind mod Kysten.  
 Det er forbudt at ankre i Nærheden af Membranerne og Kablerne.  
 Signalet, der afgives med Tonehøjde 1050 c/s, er Bogstaverne JE hver 1<sup>m</sup>, Tone 0,<sub>9</sub><sup>s</sup>, Pause 0,<sub>9</sub><sup>s</sup>, Tone 2,<sub>6</sub><sup>s</sup>, Pause 0,<sub>9</sub><sup>s</sup>, Tone 2,<sub>6</sub><sup>s</sup>, Pause 0,<sub>9</sub><sup>s</sup>, Tone 2,<sub>6</sub><sup>s</sup>, Pause 2,<sub>7</sub><sup>s</sup>, Tone 0,<sub>9</sub><sup>s</sup>, Pause 45<sup>s</sup>.
  - Paa 54° 32' 40" N. 16° 32' 58" E. er opført 2 Antennemaster ved Maskinstationen. Radiofyret afgiver Signal med Bølgelængde: 318,<sub>5</sub> k/c (942 m), Tonehøjde: 600 A 2, Rækkevidde: 50 Sm.
- Signalet er:
- |   |                                 |
|---|---------------------------------|
| 1. Bogstaverne JE 3 Gange . . . . .   | 14,0 <sup>s</sup> .             |
| 2. Pause . . . . .  | 1, <sub>3</sub> <sup>s</sup> .  |
| 3. 14 Streger, hver af 1 <sup>s</sup> . Længde med en mellemliggende<br>Pause af 0, <sub>3</sub> <sup>s</sup> . . . . . | 17, <sub>9</sub> <sup>s</sup> . |
| 4. Pause . . . . .  | 0, <sub>3</sub> <sup>s</sup> .  |
| 5. En lang Streg . . . . .  | 6, <sub>5</sub> <sup>s</sup> .  |
| 6. Pause . . . . .  | 1, <sub>0</sub> <sup>s</sup> .  |
| 7. Bogstaverne JE 2 Gange . . . . .   | 9, <sub>0</sub> <sup>s</sup> .  |
| 8. Pause . . . . .  | 10, <sub>0</sub> <sup>s</sup> . |
|   | 1 <sup>m</sup> .                |
| Gentagelse af ovenstaaende Signal . . . . .   | 1 <sup>m</sup> .                |
| Hele Signalets Varighed . . . . .   | 2 <sup>m</sup> .                |
| Pause . . . . .   | 4 <sup>m</sup> .                |
| Periode . . . . .   | 6 <sup>m</sup> .                |
- Under Taage og i usigtbart Vejr afgives Signalet hver 6<sup>m</sup>, begyndende ved det 4<sup>m</sup> af hver Time.  
 I klart Vejr afgives Signalet 2 Gange hver Time, begyndende ved det 22<sup>m</sup> og 28<sup>m</sup>.  
 Afgives uden Forbindelse med Undervandssignal.

Radiofyret er kombineret med Undervandssignalet, der gives fortløbende hvert 1<sup>m</sup>, ogsaa i Pausen mellem 2 Udsendelser. Et Undervandssignal sætter ind efter den sidste Prik i Bogstavgruppen (1), d. v. s. 14<sup>s</sup>. og 1<sup>m</sup>. 14<sup>s</sup>. efter Radiosignalets Paabegyndelse. Under Forsøgene maa man regne med, at der kan fremkomme Forstyrrelser. (E. f. S. Nr. 17 898 1934. Kort Nr. 280 og 269).

**1915. (P). Tyskland. Femern S.-Kyst. Strukkamphuk Fyr forandres.**

(N. f. S. Nr. 32/2987. Berlin 1934.)

4 m NW. for det nuværende Fyr paa c. 54° 24',<sub>7</sub> N. 11° 05',<sub>8</sub> E. opføres et nyt Fyrtaarn, der forventes at kunne tages i Brug i Løbet af Oktober d. A. i Stedet for det nuværende Fyr. Fyrkarakteren bliver uforandret, men der indlægges en rød Lysvinkel i Fyret, der vil komme til at lyse, som følger:

1. Hvidt i Pej. fra 290° til 157°. 2. Rødt i Pej. fra 157° til 177°.

Den røde Lysvinkel tilkendegiver overfor Fartøjer, der kommer fra *Lemkenhafnen*, at de er naaet ud i dybere Vand.

Flammens Højde: 7 m. Synsvidde: 10,<sub>5</sub> Sm for hvidt og 6 Sm for rødt Lys.

Et 7 m højt, hvidt, rundt Taarn med Fyrlanterne.

(Kort Nr. 292, 298, 279 og 280. Danske Lods, Side 394.)

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**

**1916. (T). Sverige. Sundet. Malmö. Lystønder inddrages midlertidigt.**

(U. f. s. Nr. 32/3104. Stockholm 1934.)

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 24/1365 1934 meddeles, at Reparationen af de deri nævnte Lystønder Nr. 8, 9 og 10 paa c. 55° 37' N. 13° 00' E. endnu ikke er tilendebragt, men at Lystønderne sandsynligvis vil være i Orden og paa Plads ved Udgangen af August d. A.

(E. f. S. Nr. 24/1365 1934.)

**1917. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Højestene Løb. Klokketønde midlertidig inddraget.**

Klokketønden *Højestene Løb* paa c. 54° 57',<sub>8</sub> N. 10° 27',<sub>5</sub> E. er for Tiden inddraget for Eftersyn.

**1918. (T). Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Ærøskøbing. Møllegab. Klokketønde midlertidig inddraget.**

Klokketønden *Møllegab* paa c. 54° 54',<sub>4</sub> N. 10° 25',<sub>6</sub> E. er for Tiden inddraget for Eftersyn.

**1919. Danmark. Lille-Bælt. Als E.-Kyst. Mommark Færgehavn. Dækmole bygget. Nyt Fyr tændt.**

En c. 70 m lang Dækmole er bygget ud i Retningen 46° fra et Punkt c. 25 m E. for E.-Molens Hoved. Paa Dækmolens Yderende, der ligger i c. 5 m Vand paa 54° 56' (00") N. 10° 03' (00") E., er tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>. Flammens Højde: c. 4½ m. Synsvidde: c. 3 Sm. En Pælebaake.

(E. f. S. Nr. 13/659 1934. Kort Nr. 321, 282, 297, 241 og 298. Danske Lods, Side 370. Havnelods, Side 130. Fyr-Fort. Nr. 419 A.)

(Se Tillæg.)

**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**

**1920. Danmark. Kattegat. Læsø Trindel Fyrskib. Radiofyr og Radiostation atter i Virksomhed.**

Radiofyret og Radiostationen om Bord i Fyrskibet *Læsø Trindel* paa c. 57° 28' N. 11° 20' E. er atter i Orden.

(E. f. S. Nr. 32/1881 1934.)



**1921. Danmark. Limfjorden. Glyngøre Fiskerihavn. Fyr forandret.**

Den 15. August d. A. forandres det nuværende grønne, faste Fyr paa Hovedet af *Glyngøre Fiskerihavns E.-Mole* paa  $56^{\circ} 45' (54'')$  N.  $8^{\circ} 52' (00'')$  E. til at vise hvidt, rødt og grønt, fast Lys. Flammens Højde: 6,7 m. Synsvidde: c. 2,2 Sm.

Et 3,7 m højt Fyrstativ. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pej. fra  $149^{\circ}$  til  $329^{\circ}$ . 3. Rødt i Pej. fra  $89^{\circ}$  til  $149^{\circ}$ .
2. Hvidt i — -  $329^{\circ}$  -  $89^{\circ}$ .

Brændetid: Ubestemt.

(Kort Nr. 259. Danske Lods, Side 458. Havnelods, Side 64. Fyr-Fort. Nr. 540 A).

(Se Tillæg.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

**1922. Norge. Berlevåg. Kjølnes Bifyr forandret.**

(B. f. F. Nr. 20. Oslo 1934.)

*Kjølnes Bifyr* paa c.  $70^{\circ} 51',_{11}$  N.  $29^{\circ} 14',_{8}$  E. er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formærkelser. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pej. fra  $112^{\circ}$  til  $120^{\circ}$ . 3. Hvidt i Pej. fra  $133^{\circ}$  til  $320^{\circ}$ .
2. Rødt i — -  $120^{\circ}$  -  $133^{\circ}$ .

**1923. Norge. Berlevåg. Berlevåg Fyr forandret.**

(B. f. F. Nr. 20. Oslo 1934.)

*Berlevåg Fyr* paa c.  $70^{\circ} 51',_{6}$  N.  $29^{\circ} 06',_{5}$  E. er forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formærkelser, To-Formærkelser. Synsvidde: 11,5 Sm for hvidt, 9,6 Sm for rødt og 7,9 Sm for grønt Lys. Iøvrigt uforandret.

**1924. Norge. Magerøya. Skarsvåg Fyr forandret.**

(B. f. F. Nr. 20. Oslo 1934.)

*Skarsvåg Fyr* paa c.  $71^{\circ} 07',_{7}$  N.  $25^{\circ} 52',_{7}$  E. er forandret og lyser nu, som følger:

1. Hvidt i Pej. fra  $158^{\circ}$  til  $212^{\circ}$ . 4. Rødt i Pej. fra  $230^{\circ}$  til  $273^{\circ}$ .
2. Grønt i — -  $212^{\circ}$  -  $221^{\circ}$ . 5. Hvidt i — -  $273^{\circ}$  -  $25^{\circ}$ .
3. Hvidt i — -  $221^{\circ}$  -  $230^{\circ}$ .

Iøvrigt uforandret.

**1925. Norge. Haugesund. Nye Fyr tændt.**

(B. f. F. Nr. 20. Oslo 1934.)

Ved *Haugesund* er tændt nedennævnte to nye Fyr:

1. *Vestre Risøyflu* paa  $59^{\circ} 24' 28''$  N.  $5^{\circ} 15' 57''$  E., paa 4,4 m Båen. Rødt, fast Fyr. Lyser hele Horisonten rundt.

2. *Risøy vestsida* paa  $59^{\circ} 24' 32''$  N.  $5^{\circ} 16' 05''$  E. paa N.-lige Gav. af Ole Samsonsens Sildeoliefabrik. Rødt, fast Fyr. Lyser hele Horisonten rundt.

**1926. (P). England. King's Lynn. Afmærkning forandres.**

(N. t. M. Nr. 1277. London 1934.)

Omkring Slutningen af September 1934 foretages følgende Forandringer i Afmærkningen:

1. *Roaring Middle Lystønde* paa c.  $52^{\circ} 58'$  N.  $0^{\circ} 20'$  E. ombyttes med en rødmalet Fyr- og Klokkebaad, der skal vise hvidt Gruppe-Blink.

2. *Bar Flat Lystønde* paa c.  $52^{\circ} 55'$  N.  $0^{\circ} 17'$  E. forandres fra at vise To-Blink til at vise Tre-Blink.

**1927. (T). Skotland. Firth of Forth. Undervandshindringer udlagt.**

(N. t. M. Nr. 1286. London 1934.)

E. f. S. Nr. 26/1526 1934 annulleres og erstattes med:

Indtil omkring den 31. Oktober d. A. er der udlagt Undervandshindringer indenfor Omraadet, der begrænses af Linier gennem følgende Punkter:

- a. 0,67 Sm 20° fra *Blackness Castle Pier*.  
 b. 0,74 Sm 39° - — — —  
 c. 0,38 Sm 69° - — — —  
 d. 0,23 Sm 29° - — — —

Punkt (a) er afmærket med en grøn- og hvidtærnet Stumptønde.

Punkt (b) er afmærket med en grøn- og hvidtærnet Lystønde, der viser rødt

Et-Blink.

*Blackness Castle Pier*: c. 56° 00' N. 3° 31' W.

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

1928. England S.-Kyst. *The Solent. Pitts Deep*. Vrag og Vragafmærkning fjernet.  
 (N. t. M. Nr. 1285. London 1934.)

Vraget af Yachten *The Three Sisters*, der laa sunket paa 50° 45' 03" N. 1° 27' 46" W., er fjernet og den udlagte Vragtønde inddraget.  
 (E. f. S. Nr. 31/1820 1934.)

1929. England W.-Kyst. *Godrevy Fyr. Bifyr og Taagesignal nedlagt*.

(N. t. M. Nr. 25. Trinity House, London 1934.)

Det røde, faste Bifyr ved *Godrevy Fyr* paa 50° 14' 30" N. 5° 23' 57" W. er nedlagt og erstattet med en rød Lysvinkel i Hovedfyret, der viser hvidt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>. Fyret, som er ubevogtet, lyser, som følger:

1. Hvidt i Pejll. fra c. 22° til 107°.
2. Rødt i — — 107° - 145°.
3. Hvidt i Pejll. fra 145° til c. 272°.

Taagesignalet med Klokke ved Fyret er nedlagt.

(E. f. S. Nr. 15/753 1934.)

#### VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

1930. Færøerne. *Nolsø Radiofyr forandret og atter i Virksomhed*.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 21/1224 1934 meddeles, at *Nolsø Radiofyr* paa 61° 57' (25") N. 6° 36' (14") W. nu er bragt i Overensstemmelse med det internationale Radiofyr-Reglement.

Efter Ændringen er Radiofyrets Virkemaade, som følger:

Radiofrekvens 318,5 kc/s (942 m), Rækkevidde 100 Sm, Tonefrekvens 1005 c/s. —

Signalet er:

a) Bogstaverne NONO.....	10,75 <sup>s</sup> .
b) Pause.....	1,25 <sup>s</sup> .
c) 8 Streger, hver af 4,5 <sup>s</sup> . Varighed, adskilt ved mellem- liggende korte Pauser.	37,75 <sup>s</sup> .
d) Pause.....	10,25 <sup>s</sup> .
	1 <sup>m</sup> .
Gentagelse af ovenstaaende Signal.....	1 <sup>m</sup> .
Hele Udsendelsens Varighed.....	2 <sup>m</sup> .
Pause.....	4 <sup>m</sup> .
Periode.....	6 <sup>m</sup> .

Udsendelsestider: Usigtbart Vejr: Hver 6<sup>m</sup>, begyndende ved det 0<sup>m</sup>, 6<sup>m</sup>, 12<sup>m</sup>.  
o. s. v. af hver Time.

— Klart Vejr: 2 Gange hver Time, begyndende ved det 12<sup>m</sup>.  
og det 18<sup>m</sup>.

Radiofyret udsender kun Signaler, som ovenfor anført, hvorfor Rekvisition af Udsendelser — telegraferet over *Thorshavn Radio* — fremtidig bortfalder.

(E. f. S. Nr. 21/1224 1934. Færøske Lods. Side 57, Tillæg Nr. 1, Side 4. Fyr-Fort. Side 240.)

1931. (T). Afrika W.-Kyst. Spansk Guinea. Isla de Corisco. Fyr midlertidig slukket.  
(A. a. l. N. Nr. 31/986. San Fernando 1934.)  
*Isla de Corisco* Fyr paa c.  $0^{\circ} 56' N.$   $9^{\circ} 20' E.$  er for Tiden slukket.
1932. Newfoundland E.-Kyst. Green Bay. North West Arm. Grund.  
(N. t. M. Nr. 1284. London 1934.)  
En Grund (Klippe) med 7,3 m Vand rapporteres at ligge paa  $49^{\circ} 44' 44'' N.$   $56^{\circ} 00' 15'' W.$
1933. Nova Scotia SE.-Kyst. Halifax Anduvning. Sambro Island Fyr. Taagesignal forandret.  
(N. t. M. Nr. 30/1874. Washington 1934.)  
Taagesignalet med Kanon ved *Sambro Island* Fyr paa c.  $44^{\circ} 26' N.$   $63^{\circ} 34' W.$  er forandret til Et-Skud hver 4<sup>m</sup>.
1934. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Casco Bugt. Portland Harbor. Portland Bølgebryder Fyr. Taagesignal forandret.  
(N. t. M. Nr. 30/1875. Washington 1934.)  
Taagesignalet med Klokke ved *Portland Bølgebryder* Fyr paa c.  $43^{\circ} 39' N.$   $70^{\circ} 14' W.$  er forandret til Et-Slag hver 10<sup>s</sup>.

#### VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

1935. Colombia. Cartagena. Grunde.  
(N. t. M. Nr. 1271. London 1934.)  
1. En Grund med 3,7 m Vand findes paa  $10^{\circ} 25' 20'' N.$   $75^{\circ} 42' 35'' W.$   
2. En Grund med 12,8 m Vand findes paa  $10^{\circ} 17' 15'' N.$   $75^{\circ} 46' 20'' W.$
1936. Colombia. Cartagena Anduvning. Salmedina Bank Fyrskib ombyttet med Lys- og Fløjtetønde.  
(N. t. M. Nr. 29/1846. Washington 1934.)  
*Salmedina Bank* Fyrskib paa c.  $10^{\circ} 23' N.$   $75^{\circ} 38' W.$  er ombyttet med en rød Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Blink hver 7<sup>s</sup>.
1937. Fransk Guyana. Cayenne Anduvning. L'Enfant Perdu. Skær.  
(N. t. M. Nr. 1272. London 1934.)  
Et Skær med under 1,8 m Vand rapporteres at ligge paa c.  $5^{\circ} 03' N.$   $52^{\circ} 20' W.$ , 1,25 Sm  $90^{\circ}$  fra *L'Enfant Perdu* Fyr.

#### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1938. Italien E.-Kyst. Port Malamocco. Grund.  
(N. t. M. Nr. 1281. London 1934.)  
En Grund med 6,4 m Vand ligger paa c.  $45^{\circ} 20' N.$   $12^{\circ} 20' E.$ , 0,15 Sm  $323^{\circ}$  fra Fyret paa S.-Molens Hoved.
1939. Adriaterhavet. Porto di Trieste. Tønde udlagt.  
(N. t. M. Nr. 1281. London 1934.)  
En Kugletønde med Cylinder er udlagt paa  $45^{\circ} 38' 00'' N.$   $13^{\circ} 45' 51'' E.$

**1940. Grækenland. Salamis. Eleusis Bugt. Afmærkning forandret.**

(A. a. N. Nr. 11(6). Athen 1934.)

De to Tønder, som afmærkede Grundene ved N.-Siden af Øen *Salamis* paa henholdsvis (1)  $38^{\circ} 00' 12''$  N.  $23^{\circ} 28' 36''$  E. og (2)  $38^{\circ} 00' 10''$  N.  $23^{\circ} 28' 52''$  E., er inddraget og erstattet med en hvid Tønde, udlagt  $70\text{ m } 342\frac{1}{2}^{\circ}$  fra (1).

**1941. Grækenland. Phaleron Red. Lystønde forandret.**

(A. a. N. Nr. 27. Athen 1934.)

Lystønden, som afmærker Yderenden af Kanalsystemet paa  $37^{\circ} 56' 24''$  N.  $23^{\circ} 40' 23''$  E., er forandret fra at vise 2 røde, faste Lys, lodret for hinanden, til at vise 1 hvidt, fast Lys.

**IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.****1942. Førendien W.-Kyst. Kutch Bugt. Chanka Fyr flyttet.**

(N. t. M. Nr. 1292. London 1934.)

*Chanka* Fyrs Plads er nu  $22^{\circ} 32' 50''$  N.  $69^{\circ} 24' 12''$  E., c.  $1,2$  Sm  $1^{\circ}$  fra den i Kortet angivne Plads. Flammens Højde er  $6,7$  m og Synsvidden  $9$  Sm. Fyret er ubevogtet.

**1943. Ceylon N.-Kyst. West Channel. Grund.**

(N. t. M. Nr. 1293. London 1934.)

En Grund med  $5,9$  m Vand rapporteres at ligge paa  $9^{\circ} 48' 12''$  N.  $79^{\circ} 47' 00''$  E.

**X. Asiens E.-Kyst med Japan.****1944. Sunda Øerne. Borneo. Labuan Anduvning. Grund findes ikke.**

(N. t. M. Nr. 1253. London 1934.)

$9,1$  m Grunden, der i Kortet er angivet at ligge paa c.  $5^{\circ} 05'$  N.  $113^{\circ} 56'$  E., er for-gæves eftersøgt.

**1945. Kinesiske Hav. Cochinchina SE. Royal Bishop Banke. Oplysning om Dybde.**

(A. a. N. Nr. 31/1488. Paris 1934.)

Paa *Royal Bishop* Banke er paa c.  $9^{\circ} 40'$  N.  $107^{\circ} 54'$  E. fundet en Dybde paa  $8,6$  m. Mellem denne Pulle og en anden  $15$  m Pulle i en Afstand af c.  $19$  Sm findes Dybder fra  $9$  til  $17$  m.

Det er sandsynligt, at der findes meget mindre Vand end angivet i Kortet paa Pullerne E. for  $8,6$  m Pullen samt paa de isolerede Puller med  $23$  og  $26$  m henholdsvis NE. for og S. for *Royal Bishop* Banke. Det samme gælder for Bankerne *Callou* og *Wallace* og i al Almindelighed for alle Grundene, der i disse Egne er angivet ved regulære Lodskud.

**1946. Kina. Pohai Bugt. Oplysning om Kystlinie.**

(N. t. M. Nr. 1288. London 1934.)

Imellem Punkterne c.  $38^{\circ} 15'$  N.  $118^{\circ} 05'$  E. og c.  $37^{\circ} 51'$  N.  $118^{\circ} 55'$  E. rapporteres Kysten at ligge  $8$  til  $14$  Sm længere søværts end angivet i Kortet 1934.

**1947. Japan. Naikai eller Seto Uchi. Hiroshima Ko. Fyrbelysning forandret. Afmærkning.**

(N. t. M. Nr. 1287. London 1934.)

1. Paa c.  $34^{\circ} 21'$  N.  $132^{\circ} 28'$  E.,  $0,541$  Sm  $12^{\circ}$  fra *Ujina Jima* Triangulationsmærke, er tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver  $6^s$ . Flammens Højde:  $8$  m. Synsvidde:  $10$  Sm. En  $6$  m høj, hvid Jernstøtte.

2. En hvid Spidstønde er udlagt  $0,346$  Sm  $167^{\circ}$  fra (1).

3. En hvid Lystønde, der viser hvidt, fast Lys, er udlagt  $1,095$  Sm  $167^{\circ}$  fra (1).

**1948. Japan. Shimonoseki Kaikyo. O Seto. Oplysning om Dybde.**

(N. t. M. Nr. 1255. London 1934.)

Den i Kortet angivne Dybde af  $10,1$  m paa c.  $33^{\circ} 55'$  N.  $130^{\circ} 56'$  E.,  $0,65$  Sm  $170^{\circ}$  fra *Ganryu Ja* Fyr, skal rettes til  $9,1$  m.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

## Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.  
 Korte eller Boge Nr. *England:*

- R 1454 Anchorages in Alaska.  
 R 1499 Alaska. — Cross sound to Kodiak island.  
 R 2091 Africa, Cape Colony. — Table bay to Donkin bay.  
 R 2183 West Indies. — Harbour of St. Thomas.  
 † 2861 United States, East Coast. — St. Helena sound to Charleston harbour.  
 N 2004 South America, Rio de la Plata. — Punta San Jose Ignacio to Punta Ballena. — Bahia de Maldonado.  
 T Supplement No. 9 to China Sea Pilot, Vol. III.  
 T Supplement No. 9 to Eastern Archipelago, Vol. I.  
 R 365 North Atlantic. — Salvage islands.  
 R 2664 France, West Coast. — Pte. d'Arcachon to Pte. de la Coubre.

## Tillæg.

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

## 1949. (T.) Danmark. Farvandet Syd for Fyn. W.-lige Indløb til Faaborg. Sømærker ikke paa Plads.

Nedennævnte Sømærker er for Tiden ikke paa Plads, men vil snarest blive genudlagt og bragt i Orden:

1. Den røde Stage med 1 opadvent Kost, *Knastegrund*, paa 55° 03' (15") N. 10° 13' (41") E.
2. Den hvide Stage med 1 Halmvisk, *Sletron*, paa 55° 05' (24") N. 10° 14' (06") E.

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

## 1950. Danmark. Kattegat. Hjælm Banke. Moselgrund. Puller fundet.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 29/1690 1934 meddeles, at der ved den fortsatte Afsøgning af Farvandet omkring *Moselgrund* er fundet følgende nye Puller:

1. En 9,4 m Stenpulle paa 56° 04' 53" N. 10° 53' 53" E., c. 1 Sm S. for den røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost, *Moselgrund NE*. — Det er en omtrent rund Stenpulle, c. 50 m i Diameter, med en c. 1,5 m høj Sten paa saavel N.- som S.-Kant. Pullen ligger i 11—12 m Vand.

2. En 8,0 m Stenpulle paa 56° 05' 32" N. 10° 49' 48" E., c. 1 Sm N. for den hvide Stumptønde med 1 nedadvendt Kost, *Moselgrund N*. — Det er en lille Stenpulle, c. 30 m i E.—W. og c. 20 m i N.—S. Pullen ligger paa den SE.-ligste Ende af en Plade med c. 10 m Vand, som har en Udstrækning paa c. 350 m i NW.—SE. og c. 75 m tværs derpaa.

3. En 11,5 m Stenpulle paa 56° 06' 37" N. 10° 54' 55" E., c. 1 Sm NE. for den røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost, *Moselgrund NE*.

(E. f. S. Nr. 29/1690 1934. Kort Nr. 252, 227, 278, 211 og 280.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

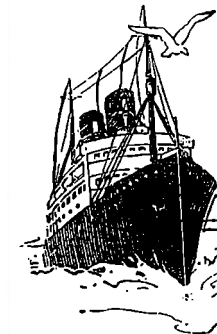
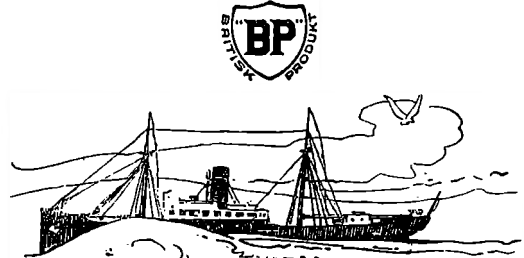


Forsikrings-Aktieselskabet  
**"SKANDINAVIA"**

Stiftet 1899  
Aktiekapital 10 Millioner Krøner

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGER  
samt  
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

KONGENS NYTORV 6 · KØBENHAVN K.  
Telefon 9316    Telgr. Adr. Reassurance



**FUEL & DIESEL  
OIL**

BUNKERSTATION I  
FRIHAVNEN

Kapacitet: 450 Tons pr. Time.

St. Annæ Plads 5.                      København K.  
TELEFON: 5455 — TELEGRAM-ADR.: UNITEDOIL



**DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI**



*Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using*

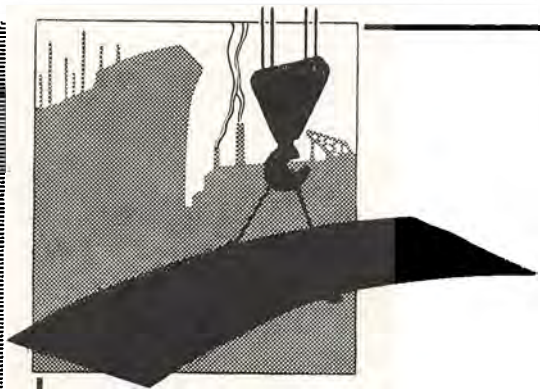
**O**wners' &

**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

**Price 13/-** postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
33, Amaliegade, Copenhagen.



**Nybygninger  
Reparationer**

Aktieselskabet  
**Aalborg Maskin- og Skibsbyggeri**  
Telegr. Adr.: Yard.                      Tlf. 4101, Statstlf. 9.

**DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S**

BEFRAGTNING, KLARERING &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

**ARBEJDSGIVERE****OG FUNKTIONÆRER**

er lige interesserede i Indførelsen af en betryggende forsikringsmæssig Pensionsordning for Personalet.

Indhent Oplysninger og Tilbud fra

**PENSIONS-FORSIKRINGSANSTALTEN**

AKTIESELSKAB

(Oprattet af danske Erhvervsorganisationer)

VESTRE BOULEVARD 38 · KØBENHAVN V · TLF.: C. 7809

**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER

ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING  
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

**SEJL · FLAG  
OG PRESSENNINGER****H. HALMØE**

CORT ADELERSGADE 8. KØBENHAVN

TELEFON: BYEN 6762 &amp; 4326

**IVER C. WEILBACH & CO**

SØLVER &amp; SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744



Telegr.:

Compasweilbach

Specialforretning: Kompasser &amp; Nautiske Instrumenter

**VINKE & CO.**

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM

ANTWERP

Skibsredere, Skibsmæglere og  
BefragtningsagenterSpecialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Coder: Scotts, Watkins, Bentleys.**DE NYE***Bedre Beskyttelse  
større Sikkerhed!***GARGOYLE MARINE SUPER CYLINDER OLIER**

De nye Specialolier til Skibsdampmaskiner Gargoyle Marine Super Cylinder Olier faas i over 400 af de vigtigste Havne i Verden. De er endnu bedre end de gamle Gargoyle Cylinder Olier og byder følgende Fordele:

- Større Evne til at danne en sammenhængende Oliefilm.
- Hurtig Fordeling af Olien fra Smørestederne til hele Cylinderen.
- Danner praktisk taget ingen Afsætninger i Cylinderen.
- Skyldes ikke bort af Dampens Fugtighed.
- Skiller sig usædvanlig let fra Kondensationsvand.
- Ensartet Kvalitet.

For Smøring af Cylindre, Glidere og Ventiler betyder dette den mindst mulige Slitage og derved længste Levetid for Cylinderforinger, Stempelringe og Ventiler og medfører derfor lave Reparationsomkostninger, usædvanlig god Stempeltæthed, som indvirker gunstigt paa Maskinens Driftsøkonomi, yder størst mulig Sikkerhed mod Olie i Kedlerne og kræver mindst mulige Olietilførsel, hvilket resulterer i den laveste Smøremkostning.

**GARGOYLE MARINE OLIER**

VACUUM OIL COMPANY A/S · KØBENHAVN K.

TELEFON 2440 · TELEGRAM-ADRESSE: VACUUM

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 34

FREDAG 24. AUGUST 1934

41. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1934

Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleumsselskab A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegraf-selskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phoenix, Esbjerg  
Rhederi M. Jepsen, A/S, Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugsererselskaber.

## FRA UGE TIL UGE

Af Axel Gerfalk.

### DEN KOMMENDE KONFERENCE

I de fleste Skibsfartslande beskæftiger Pressen sig indgaaende med den engelske Indbydelse til en International Shipping Conference i London i den første Uge i Oktober.

Den tyske Skibsfarts-Diktator, Dr. Fessler, har i spaltelange Interviews udtalt, at Tyskland modtager Indbydelsen, og at den tyske Regering i Samraad med Tysklands Skibsfart vil give et skriftlig Svar paa Engländernes motiverede Indbydelse til en international Conference, der sigter paa at tilvejebringe taalelige Betingelser for Skibsfarten igennem en Rationaliseringsproces.

Dr. Fessler understreger, at vel er denne Conference i første Omgang en Conference mellem Verdens Skibsredere, men at disses Villighed til et internationalt Samarbejde ikke er helt nok, og at den i høj Grad vil blive indflyet af de forskellige Regeringers Holdning til Subsidie-Spørgsmaalet. Ingen Rationaliserings-Plan kan, fremhæver Dr. Fessler, faa praktisk Betydning uden i Samarbejde med Regeringerne, og det vil derfor antagelig blive nødvendigt at udvide Konferencen til ogsaa at omfatte Regerings-Delegerede. Dr. Fessler lægger megen Vægt paa det Runcimanske Forslag om Nybygningsprogram, ligesom han fastholder, at man maa enes om at gøre Forskel imellem *tilladelige* og *utilladelige* Statssubsidier. Hvis Spørgsmaalet om Subsidier vil komme til at spille den store Rolle paa Konferencen, som Dr. Fessler forudsætter, er der næppe meget Haab om, at Konferencen vil bringe store Resultater. Den verdensøkonomiske Conference strandede jo netop paa dette Skær, og man har da ogsaa hidtil forstaaet, at Subsidier vilde overflødiggøres igennem Skibsfartens Rationalisering, der skulde sikre lønnende Fragtrater.

*The Times* er behagelig overrasket over, at selv de Nationer, der opretholder de største Subsidier til Skibsfarten, nu er glade for at faa Lejlighed til at drøfte internationalt i London Mulighederne for en Skibsfartens Rationalisering. Paa den anden Side, mener Verdensbladet, kan de paagældende Regeringer ikke have undgaaet at spørge sig selv om, hvilke Fordele de havde opnaaet ved at give store Tilskud til et Erhverv, der burde ikke alene klare sig selv, men yde sit Bidrag til at bære Statens Byrder.

### DANSKE OG ENGELSKES FRAGTRATETAL

Det danske Fragtratetal steg fra 97.7 i Juni til 98.8 i Juli meddeler Statistisk Departement. Stigningen i Juli Maaned skyldes væsentlig Kulraterne, som gennemgaaende laa højere end i den foregaaende Maaned. Dog viser Fragterne til danske Havne samme Gennemsnit som i Juni. De fleste øvrige Rater viser ingen Forandring af Betydning.

Her er Departementets Fragtratetal for de sidste tolv Maaneder, udregnet med de første tre Maaneder af 1925 som normal: 100.



Juli 1933....	98.2	Februar 1934....	99.3
August — ....	99.2	Marts — ....	97.5
September — ....	98.6	April — ....	97.0
Oktober — ....	99.3	Maj — ....	96.6
November — ....	98.3	Juni — ....	97.7
December — ....	98.9	Juli — ....	98.8
Januar 1934....	99.7		

Det engelske Chamber of Shipping's Fragtratetal er 79.02 beregnet med Gennemsnitstallet for 1913 som normal: 100. Det engelske Tal viser en Stigning paa 7.38 Procent fra Juni Maaned og er 1.76 Procent højere end Fragtratetallet for Juli 1933. Den engelske Stigning skyldes Forbedringen af Forholdene i evropæiske Farvande: 10.38 Procent i den forløbne Maaned. Derimod viser Tallene et Fald paa 3.86 Procent i den Sektor, der omfatter det røde Hav, indiske og arabiske Farvande. Medens Time Charter Raten er uforandret, men 9.97 Procent lavere end for 12 Maaneder siden, ligesom Raten for Kanada er 13.69 Procent lavere. Den avstralske og den sydamerikanske Rate er henholdsvis 4.10 og 1.69 Procent højere end i Juni.

Saa Bedringen er ikke imponerende.

### FRAGTREMISSE FRA TYSKLAND

Det ser ud som om man maa regne med store Vanskeligheder med at faa Fragt remitteret, naar den skal indkasseres i Tyskland.

Selv om Fragten er stipuleret i udenlandsk Valuta, vil de tyske Modtagere kunne betale i tyske Rigsmark efter Kursen paa Betalingsdagen, og det bliver saa Rederiets Sag at opnaa Tilladelse til at købe udenlandsk Valuta for disse Rigsmark. Dette er forbundet med Vanskeligheder, skriver *Nordisk Skibsrederforening*. En norsk Reder ( hvis Skib var udloset i en tysk Havn den 15. Juli, og som indkasserede en Fragt paa ca. 10,000 Rm., har fremdeles ikke faaet mere end ca. Halvdelen af denne Fragt remitteret. Skibets Agenter paa Lossepladsen har ansøgt Myndighederne om at faa købt udenlandsk Valuta for disse Rigsmark og har fra Tid til anden kunnet remittere et mindre Beløb i Pund.

Rederiet gjorde først Forsøg paa at faa den indkas-

serede Fragt overført til den tyske Rigsbank for paa den Maade at kunne opnaa Afregning gennem Norges Bank, men fik det Svar fra vedkommende Landesfinanzamt, at dette kun kunde ordnes, naar det gjaldt Betaling for Varer.

Derefter har Rederiet forespurgt, om der var Anledning til at benytte de indkasserede Rigsmark til at betale Udgifter for et andet Skib i en anden tysk Havn, men det har faaet det Svar, at dette ikke kan lade sig gøre.

Forholdet synes altsaa at være det, at Rederen hverken kan benytte Fragten til at betale sin Gæld i Tyskland eller til at købe udenlandsk Valuta, slutter *Nordisk Skibsrederforening*.

### SLETTE LOSSEFORHOLD I JAFFA

Losseforholdene for Skibe i Jaffa Havn er fremdeles yderst slette. Adskillige skandinaviske Baade har i sidste Sæson faaet uventede og lange Ekstraophold som Følge af mangelfuld Lagerplads for Gods i Jaffa, men i den kommende Frugtsæson synes Forholdene desværre at blive endnu mindre tilfredsstillende. Dette skyldes først og fremmest Mangel paa Pakhus-Rum, Jernbanevogne samt Lægtene. Jaffa er som bekendt en ubeskyttet Havn, og alle Losse- og Lasteoperationer foregaar via Lægtene. De Havnearbejder, som er iværksat af *Jaffa Harbour Works Dept.*, gaar yderst langsomt fra Haanden, og et betydende Areal af Kajen, hvor nye Pakhuse er under Opførelse, kan ikke som hidtil blive benyttet til Losning fra Lægtene af Træ, Cement, Rør, Jern og lignende Masseartikler. Disse Vareer er midlertidig blevet anbragt i Frugtskure, der tildels er privat Eje, og med den nye Frugtsæson til Efteraaret ophører denne Udvej af sig selv. Man venter derfor til Efteraaret, at de hidtil slette Pakhusforhold vil blive yderligere forværrede, og det tilraades derfor Rederne, at disse i deres Konnossementer garderer sig mod de lange Ophold i Jaffa ved at indføre i disse »Congestion Clausul« med Bestemmelse om, at Skibe har Ret til at losse Jaffa-Last i Haifa, naar Forholdene i Jaffa viser sig at være saa slette, at Baadene maa forventes at faa urimelig langt Ophold for at faa losset Ladningen.

## EN ANALYSE AF STORBRITANIENS KONKURRENTER I FRAGTTONNAGE

PORTSAT FRA NR. 33, SIDE 381

### II.

#### Italiens Skibsfartspolitik

Maalet med Italiens Søfartspolitik i de sidste Par Aar har det ikke været muligt at blive rigtig klar over. Italien subsidierer vedblivende sine Fragtrederier, men Hovedinteressen synes at bestaa i en Udvidelse af den faste Linietrafik, heri ogsaa indbefattet Liniefragtbaadene. Naar man holder sig til Tallene for September 1932 er Italiens »cargo-vessels« aftaget i Antal med 62 og i Tonnage med 290,875 Bruttotons, hvilket svarer til en Nedgang paa 21.2 Procent, medens Storbritanniens Flaade af »cargo-vessels« som sagt er blevet reduceret med 15.6 Procent. I Stedet for har Italien øget sin Flaade med en hel Del fortrinlige »liners« og »Cargo-liners«. Af »cargo-vessels« bygget i 1920 eller forinden ejer Italien 66 mindre end for to Aar siden og af Fartøjer af samme Type som de gamle er der kun blevet bygget fire nye, saaledes at Italiens Flaade af »cargo vessels« bygget i 1921 og derefter udgør 69 i Antal og 390,392 Tons i Bruttotonnage. Denne Fragtskibsflaade vilde være rigelig til at transportere Italiens egen oversøiske Handel.

Ja, det er berettiget at udtale, at hvad Italien i Efterkrigsaaarene har bygget af søgaaende Skibe af alle Typer, beløbende sig til ialt 1,945,424 Tons, maatte

være tilstrækkeligt til at forsvare Italiens Prestige som europæisk Stormagt og til at opretholde Landets vigtigste oversøiske Ruter, naar man tager Hensyn til Italiens geografiske Beliggenhed og Landets oversøiske Besiddelser. En Flaade af ovennævnte Størrelse kunde sikkert fungere tilfredsstillende uden at behøve at ty til Subsidier. Ja, det mægtige Underskud i det italienske Statsbudget vil maaske gøre det paakrævet at komme ind paa en Nedsøkæringspolitik.

Hverken Italien eller Grækenland er Produktions- eller Konsumtionsland for en hel Del af de Laster, de paagældende Landes Skibe transporterer, ej heller er disse Landes Konkurrencemaade »fair«, da de har en Tendens til at trykke Fartsatserne ned under det Niveau, hvor Skibene kan drives rentabelt af de Redere, der ikke faar Statsstøtte eller som maa rette sig efter en høj Lønstandard. Hvad Øjeblik det skal være, kan begge disse Landes Tonnage udelukkes af Konkurrencen med den britiske Tonnage med den Motivering, Søfartsprinciper overtrædes, som det er de germanske Folkeslag i alle Verdensdeles Pligt at beskytte i rent Selvforsvar.

#### Amerika og Japan

Over Halvdelen af den søgaaende Tonnage, der staar opført i Det Forenede Kongeriges Skibsregister

og som løber 12 Knob og derover, er engageret i Rute-fart Øst for Suez. Det er i Stillehavet, at den britiske Liner-tonnage kæmper paa de mest ulige Vilkaar, og dets Konkurrenter er Skibe af samme Type under amerikansk og japansk Flag. De to Lande, U. S. A. og Japan, har omtrent samme Maal for deres maritime Ambitioner, men de Metoder, hvorved de søger at naa dette Maal, er ikke helt de samme. Men der er alligevel vistnok ikke noget i Vejen for, at, hvis disse to Lande viste en Smule god Vilje og var villige til at samarbejde med Storbritannien, kunde man godt komme til en Ordning, der vilde eliminere de fleste og de vigtigste af de Problemer, som Verdensskibsfarten i Øjeblikket staar overfor at skulle løse. Det er af denne Grund, at den amerikanske og den japanske søgaaende Flaade, d. v. s. Handelsskibe paa over 3000 Tons, tages samtidigt under Behandling i denne Artikel. Nedenstaaende Tabel belyser Situationen. Den samlede Tonnage for hver Skibstype er opgivet, og den Del af Tonnagen, der er bygget i eller inden 1920, er opført særskilt. Det Forenede Kongeriges Tonnage er ogsaa opført som Sammenligningsgrundlag.

Hvilke Faktorer gør sig gældende baade i U. S. A. og Japan? I kortfattet Form kan disse Faktorer udtrykkes som følger:

Begge Lande har en betydelig Kystfart, som de haardnakket reserverer deres egne Skibe.

Under Krigen byggede begge disse Lande en mægtig Flaade af Trampskibe, som de nu ikke længere har megen Brug for.

Begge Lande subsidierer deres Skibsfart, men der er en stedse stigende Tilbøjelighed til at rette Opmærksomheden og tillige Subsidieringspolitikken mod en Udvikling af »liner« og »cargo-liner« Tonnagen.

Ingen af de to Lande interesserer sig særligt for at optræde i det frie Fragtmarked. Dette sidste er en forholdsvis ny Politik for Japans Vedkommende.

Begge Lande er »Oprindelsesland« til en betydelig Andel af den internationale oversøiske Handel — dette sidste gælder navnlig for U. S. A. — og det er derfor kun rimeligt, at de har en Handelsflaade, der i Størrelse svarer til denne Handels Omfang.

Intet Skridt, som Storbritannien foretager sig, vil derfor være i Stand til at forhindre U. S. A. eller Japan i at indtage den Stilling, som disse to Lande mener retmæssigt tilkommer dem paa de syv Verdenshave, men et Samarbejde mellem Storbritannien og disse to Lande vilde maaske lette Situationen for alle Parter, hvis de kommer til en indbyrdes Forstaaelse.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

21. 8. 34

LONDON.....	22,40	MADRID.....	61,10
NEWYORK.....	441,50	AMSTERDAM.....	302,40
BERLIN.....	177,00	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	29,55	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	104,80	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	145,65	PRAG.....	18,65
ROM.....	38,40	WARZAWA.....	84,70

## Stillingen for Trampskibe

I ovenstaaende Redegørelse er det blevet hævdet, at hverken U. S. A. eller Japan er særlig interesseret i Fragtskibe eller i det aabne Fragtmarked, men det fremgaar af Tabellen, at U. S. A. ejer næsten 3½ Million Tons Trampskibe og Japan næsten 1½ Million Tons eller tilsammen omtrent det samme som det Forenede Kongerige. Men over 90 pCt. af denne Japanske og amerikanske Tram-Tonnage blev bygget i 1920 eller før, mens kun 42 pCt. af den britiske Tonnage er saa gammel. Af Trampskibe bygget i eller efter 1921 har U. S. A. kun 33 Skibe paa 187,514 Bruttotons og Japan 56 Skibe paa 267,048 Tons, tilsammen mindre end ½ Million Tons mod Storbritanniens Trampskibsflaade bygget i eller efter 1920 paa 578 Skibe paa 2,723,992 Tons. Paa dette specielle Omraade af Skibsfarten kan man derfor ikke sige, at den Konkurrence, som det er muligt for U. S. A. eller Japan at paaføre Storbritannien, er særlig skrækindjagende. Det maa tillige erindres, at langt den største Del af den Trampskibsflaade, som U. S. A. byggede under Krigen, har været oplagt i Aarevis og aldrig mere kommer ud at sejle.

I Tabellen findes ogsaa en detaljeret Redegørelse for hvilken Flaade af Trampskibe, der ejedes af de to paa-gældende Lande den 30. September 1932. Siden hin Dato er U. S. A.'s Flaade af Trampskibe kun blevet formindsket med fire Skibe paa tilsammen 31,811 Tons. Forklaringen paa denne statistisk set forholdsvis ringe Formindskelse sammenlignet med al den Tonnage, der faktisk er blevet ophugget i Amerika i det sidste halvandet Aar, ligger i, at United States Shipping Board i August 1932 vedtog, at 150 »cargo vessels« skulde ophugges. Disse Skibe blev derfor ikke medtaget i Statistikken for September 1932, men efter hvad Lloyd's Register Book, 1934—35, oplyser, er de officielt endnu ikke alle blevet ophugget. Der er stærk Sandsynlighed for, at det vil blive vedtaget, at en hel Bunke amerikanske Skibe skal ophugges i de kommende Par Maaneder.

Skibstype *	U. S. A.				Japan				Det Forenede Kongerige			
	1920 eller før		i alle Aldre		1920 eller før		i alle Aldre		1920 eller før		i alle Aldre	
	Antal	Brutto-tonnage	Antal	Brutto-tonnage	Antal	Brutto-tonnage	Antal	Brutto-tonnage	Antal	Brutto-tonnage	Antal	Brutto-tonnage
Trampskibe:—												
A.....	394	2,311,095	419	2,466,785	110	641,923	135	785,501	214	1,214,991	398	2,242,398
B.....	102	487,068	106	505,490	66	296,719	85	379,848	103	471,145	383	1,755,023
C.....	117	394,661	121	408,063	85	283,386	97	323,727	89	305,178	203	717,885
	613	3,192,824	646	3,380,338	261	1,222,028	317	1,489,076	406	1,991,314	984	4,715,306
Cargo-liners....	177	1,038,960	225	1,366,653	95	645,822	169	1,149,111	353	2,614,538	784	5,905,025
Liners.....	19	255,839	70	855,211	—	—	14	154,154	20	515,568	88	1,661,674
	809	4,487,623	941	5,602,202	336	1,867,850	500	2,782,341	788	5,121,420	1,856	12,282,005
Tankers.....	213	1,369,347	335	2,364,640	3	23,784	14	108,742	76	469,963	302	2,057,822
Ialt... ialt...	1,022	5,856,970	1,276	7,966,842	359	1,891,634	514	2,891,083	864	5,591,383	2,158	14,439,827
i % af samlet Flaade.....		73.5	100.0		65.4	100.0		39.0	100.0			
Trampskibe alene ved Slutning af Sept. 1932												
A.....	402	2,361,160	427	2,517,426	110	642,584	135	786,162	282	1,618,574	455	2,584,268
B.....	101	482,176	103	490,998	80	358,875	98	437,819	178	807,319	463	2,113,122
C.....	116	390,323	120	403,725	100	336,784	112	377,125	141	493,564	251	891,666
	619	3,233,659	650	3,412,149	290	1,338,243	345	1,601,106	601	2,919,457	1,169	5,589,056

\* Ved Trampskibe forstås saadanne, der skyder en Fart paa under 12 Knob, A-Typen er Skibe paa 5000 Bruttotons og derover, B-Typen Skibe 4000 og 5000 Tons, C-Typen Skibe mellem 3000 og 4000 Tons. Cargo-liners er Skibe med en af Hastighed mellem 12 og 16 Knob og Liners er Skibe med en Hastighed paa over 16 Knob. (Fortsættes).

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

København, den 21. August 1934.

Sidst omtaltes ganske en *passant* den Selvforsynings- og Importbegrænsningsfeber, der allerede i aarevis har redet den internationale Handel og den af denne nøje afhængige Skibsfart som en Mare.

Næsten som et à propos hertil har et i særligt Øjemed af det kgl. danske Landhusholdningsselskab nedsat »Drifts- og erhvervsøkonomisk Udvalg« netop offentliggjort sin første Beretning. Udvalgets Arbejde tager Sigte paa en »Nyorientering« indenfor det danske Landbrug efter Selvforsyningsprincippet, nødvendiggjort af formindsket Eksport, som igen er en direkte Følge af andre Landes Selvforsynings- eller Importbegrænsnings-Foranstaltninger. Vi udleder af Beretningen nogle talende Tal: Danmarks Indførsel af Brød- og Foderkorn androg i 1933 ialt 1,250,000 Tons (henholdsvis 450,000 og 800,000 Tons). Reduktionen af Svinebestanden, foraarsaget af den formindskede Eksport, ventes iaar at ville reducere Importen af Foderkorn til 300,000 Tons, eller m. a. O. en Mindreimport paa 500,000 Tons. Den udførlige Beretning ender med at udtale, at det synes indenfor Mulighedernes Grænse ad Aare at etablere Selvforsyning paa omtalte Omraade, d. v. s. borteliminere den resterende Import: 750,000 Tons. Det tilføjes dog, at selv om man rent teknisk fastslaar Selvforsyningens *Mulighed*, er dermed intet sagt om dens *Ønskelighed*. Vi har anført dette enkelte Eksempel fra det lille Danmark, da det taler sit eget tydelige Sprog: Hvilke anderledes større Kvanta vil der ikke blive (og er allerede blevet) unddraget den international Skibsfart til Transport, dersom de store Nationer fortsætter ad den forlængst betraaede Vej?

#### TRÆLASTMARKEDET

Fremgangen paa flere af de førende oversøiske Markeder vil forhaabentlig indirekte gavne ogsaa Trælastmarkedet. Vi tænker herved paa de efterhaanden ret almindelige Befragtninger af 6000/9000 Tons d.w. Dampere i europæisk Fart, ikke alene for Props og Pulpwood, men lige saa hyppigt for savet Trælast. Til Eksempel: dansk 670 stds. Dampere bearbejdedes for nogen Tid siden for en Ladning DBB fra Danzig til London. Et Ultimatum fra Befragterne til 29/ blev besvaret med et rimeligt Modtilbud, men intet Svar indløb før Befragternes Agent nogle Dage senere let hoverende meddelte, at nu var det paagældende Parti reserveret en 2500 stds. hollandsk Dampere, der var fragtet for fuld Ladning fra Danzig og Gdynia til London til en Gennemsnitsfragt af 26/6d. Ingen mere end Skibsfartens Udøvere hylder Frihandelens Princip, ogsaa overført til den internationale Konkurrence paa Fragtmarkedet, men vel at bemærke paa lige Fod, og det er forstaaeligt, at Rederne af de egentlige »Trælastdragere« med Utilfredshed jævnligen maa se en enkelt »Køl« slæbe af med et Kvantum Trælast, der er stort nok til at beskæftige 3—4 middelstore Trælastbaade. En »paa lige Fod Konkurrence« er der nemlig ikke Tale om, idet sidstnævnte Baade af gode Grunde er afskaaret fra at konkurrere med »Goliatherne« paa disses egentlige Felt: de oversøiske Kornmarkeder m. m.

Tilgangen af nye Ladninger er vedvarende meget begrænset, og der er desværre ingen synlige Tegn til en snarlig Ændring heri. Af Ugens Afslutninger kan nævnes:

410/450 Stds. DBB Kaudipudas og Kemi/Nantes, 1/10 September 43/6d.; 330 Std. DBB Trangsund/Bordeaux, Oktober, 48/-; 575 Stds. DBB Munksund/Sables d'Olonnes, Oktober 43/-; 700 Stds. DBB 2 Sydfinland/London, 28/-; 1200 Stds. DBB 2 Sydfinland/London, 28/-; 850 Stds. DBB 2 Sydfinland/Sharpness, 35/6d.;

800 Stds. DBB 2 Gefle/Cardiff, 35/6d.; 1100 Stds. DBB 2 Wiborg/Sharpness, 34/-; 1100 Stds. DBB 2 Lowisa/Sharpness, 34/-; 500 Stds. DBB Ursviken og Norrsundet/Yarmouth, 36/-; 160 Stds. DBB Ursviken/Rhyl, 57/6d.; 400 Stds. DBB Leningrad/la Legue, 42/6d.; 621 Stds. DBB Archangelsk/Wismar, 44/6d.; 550 Stds. DBB ArchangelskKøbenhavn, Odense og Køge, 46/-; 525 Stds. DBB Archangelsk/Odense og Randers, 44/6d.

#### KUL, KOKS etc.

Der var nogen Stigning i Ladningsudbudet, navnlig fra Skotland til Danmark, men hvad Raterne angaar, kan Markedet desværre kun betegnes som »steady«. Af Afslutninger kan nævnes:

Blyth/København, 2600 Tons Kul 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d., 72/800; Boness/København, 2500 Tons Kul, 3/9d.; Methil/Horsens, 1800 Tons Kul, 4/3d.; Forth/Nørre Sundby, 1700 Tons Kul, 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d.; Immingham/Gefle, 2000 Tons Kul 3/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. 1000 Losning; Humber/Riga, 2700 Tons Kul 4/6d., 500 Losning; Humber/Riga, 3000 Tons Kul 4/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. 500 Losning; Humber/Memel 3000 Tons Kul 4/-, 600 Losning à 1/-.

#### MIDDELHAVET etc.

*Nedgaende:* Udover en moderat Stigning i Ladningsudbudet fra Tyne Range var saavel Efterspørgsel som Rater nærmest uforandret. Rederne er stadig tilbageholdende, hovedsagelig som Følge af det magre hjemgaende Marked og til Trods for det afsvækkede Trælastmarked.

*Hjemgaende:* Saavel Donau som Sortehavet er stadig passive Markeder, naar lige undtages, at sidstnævnte atter aftog flere 5500/7500 Tonnere per September til Dalny el. Shanghai à 15/3d., Option Vladivostock 6d. mere (6d. Stigning fra sidst). Alexandria tog atter et Par Baade til Hull (330,000 og 390,000 cbfd.); denne Gang til 8/6d. imod sidst 8/- og 8/9d.

#### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Modstridende Forlydender om U.S.A. og Canadas Høst svirrer stadig, og det er tilsyneladende haabløst at danne sig et paalideligt Billede af de faktiske Forhold. Fra »den raadgivende Hvedekomité«, der traadte sammen i London i Fredags for bl. a. at fastsætte U.S.A.s Udførselskontingent af Hvede i Tiden indtil Juli 1935, forlød det i Lørdags, at de amerikanske Delegerede havde antydnet at ville indgaa paa et Kontingent af kun 10,000,000 Bushels Hvede imod de 85,000,000 Bushels Hvede, der blev tildelt U.S.A. til Eksport sidste Aar. Idag forløder det, at Konferencen ventes afsluttet snart uden Resultat og i bedste Fald fortsat senere, naar Høstudbyttet med større Sikkerhed kan fastsættes.

Fra *Montreal* til U.K. betalles 2/- for 10,000 quarters (Linerpartlast) og for hele Ladninger — enhver Størrelse og Position — antydes nu 1/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. 7500 Tons Hvede i Sække *New York/Durban* sluttedes for prompt Afskibning til 16/6d. imod sidst 15/6d. Der synes at være ubegrænsede Kvanta *gl. Jern* til Eksport fra *Gulfen* til *Japan* pr. August/September til 13/3d. — 12/6d. efter Størrelse (F.I.O. Basis). Særlig bemærkelsesværdigt er det, at disse Ladninger i Forbindelse med det stigende Marked fra Østen og Australien bragte 10,500 Tons d.w. dansk Turbinebaad i Fart efter mere end 4<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Aars Stilleliggen.

#### SYD-AMERIKA

*la Plata:* I Betragtning af den foregaaende enorme Aktivitet kom en stærk Afslappelse af Tonnageefterspørgslen ikke særlig overraskende, navnlig naar erindres, paa hvor faa Hænder denne Kæmpeeksport kontrolleres og hvilke drevne Taktikere, Rederne her har imod sig. De Redere, der skulde eller vilde slutte, maatte under disse Forhold »give Køb«, som f. Eks.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### B. & W. søsætter Skib for Australien.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's Værft paa Refshaleøen sættes i Lørdags et Dieselmotorskib, Værftets Byggenummer 609, som bygges for Regning The North Coast Steam Navigation Company Limited, Sydney, i Vandet.

Skibet bygges til British Corporation's højeste Klasse og er bestemt til Fragtfart.

Dets Hoveddimensioner er følgende: 215'—0" × 36'—6" × 13'—0", og Bæreevnen er ca. 950 ts. d.w.

Det forsynes med 1 Hoveddieselmotor af Burmeister & Wain's nyeste Type, der skal kunne udvikle ca. 1350 I.H.K. Alt Dæksmaskineri bliver elektrisk drevet.

Alløbningen, der overværedes af Repræsentanter for saavel Rederiet som Værftet, forløb i alle Maader smukt, og Skibet, der døbles af Mrs. A. Hendry, fik Navnet »Wyrallah«.

### Oplagte danske Damp- og Motorskibe ved Maanedens Begyndelse.

	Antal Skibe	Brutto Reg. T.	Tons Dødv.
August 1933	41	99,000	138,000
September	38	86,000	117,000
Oktober	39	80,000	111,000
November	40	81,000	115,000
December	37	77,000	109,000
Januar 1934	36	73,000	102,000
Februar	50	100,000	146,000
Marts	50	99,000	145,000
April	56	107,000	166,000
Maj	52	96,000	149,000
Juni	32	59,000	93,000
Juli	22	41,000	62,000
August	23	41,000	62,000

Paa Grundlag af Dansk Dampskibsrederiforenings Oplægningsstatistik i Forbindelse med supplerende Oplysninger anfører Statistisk Departement foranstaaende Oversigt, der omfatter saantlige Damp- og Motorskibe i den danske Handelsflaade.

Den oplagte Tonnage har været uforandret i Juli Maaned.

### Forbedringer paa Rønne Ruten

Efter hvad »Børsen« erfarer er der ført en Række Forhandlinger mellem »Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866«, de bornholmske Jernbaner og Postvæsenet om en ændret Afgangstid fra København, saa 66-Baadene først kom til at afgaa et Kvarter eller en halv Time senere, hvad mange rejsende vilde sætte Pris paa.

Forhandlingerne indlededes paa et saadant Tidspunkt, at Banerne ikke kunde ændre den allerede da fastlagte Køreplan, hvilket vilde være nødvendigt, hvis Postbaadene kom lidt senere til Rønne.

Sagens Løsning kombineredes ogsaa med Spørgsmaalet om, hvorvidt Skibene eventuelt kunde indsejle den senere Afgang, og man drøftede herunder navnlig »Frem«s Hælsighed og det ønskelige i, at denne blev sat op.

Det har derfor været drøftet indenfor »66«-Bestyrelsen at udskifte »Frem«s Maskine, og efter hvad »Bornholms Avis« erfarer, har Direktør Thorkil Lund i København ført orienterende Forhandlinger med Burmeister & Wain om Installation af en kraftigere Dieselmotor i »Frem« og

andre tekniske Moderniseringer, der vil andrage mellem 400,000 og 500,000 Kr.

### Skoleskibet »Danmark«.

I Dag ankommer Statens Skoleskib »Danmark« til København efter vel tilendebragt Togt.

## PERSONALIA

### VI GRATULERER — —

Kaptajn E. Lerche Jørgensen fylder den 28. August 50 Aar. Kaptajn Lerche Jørgensen er ansat i Dampskibsselskabet »Ursus« og Fører af s.s. »Erik B«.

Den 31. August fylder Kaptajn H. J. Hansen 70 Aar. Kaptajn Hansen har i en Aarrække været Fører i »Torm«s Rederi og forlod Søen i 1927.

Den 8. September fylder Kaptajn A. C. Duhn 50 Aar. Kaptajn Duhn er Fører af s.s. »Cyril«, tilhørende Dampskibsselskabet »Dania«.

Den 11. September fylder Kaptajn Chr. Madsen 70 Aar. Kaptajn Madsen var i sin Tid Fører i Dampskibsselskabet »Danmark«, senere »Norden«.

Den 12. September fylder Kaptajn Th. Larsen 50 Aar. Kaptajn Larsen, der er Fører af 3mst. Skonnerl »Noah«, er Medlem af Foreningens Bestyrelse.

### FRAGTBÆRETNINGEN FORTSAT FRA SIDE 394

ved Afslutning af 6500 Toner n.a. *San Lorenzo*/London, Hull, Liverpool, Birkenhead, Avonmouth m. fl. til 17/- imod til Eksempel sidst 18/6d. for lignende Baad fra n.a. *Rosario* til samme Destination (begge September), m. a. O. en Nedgang paa 2/9d. Der er al god Grund til med det første at vente en fornyet Aktivitet, og der er allerede synlige Tegn til en saadan.

### ØSTEN

*Australien*: Dansk Reder drev Ruten for løs Hvede fra Sydney (6000 Tons) til Middelhavet—U.K. op i 27/-, 10/25' September. For senere Afskibning (25/10 henholdsvis 10/11 Annullering) sluttedes 2 lignende Ladninger à 7500 Tons til 26/- henholdsvis 25/9d. Fra Vestkysten sluttedes 7000/7500 Tonnere for Hvede i Sække til 28/-, Option Sydvestkysten 1/6d. mere, alt per Oktober. Samtlige Afslutninger betegner rundt regnet 1/- Stigning, sammenlignet med de sidste Gang omtalte Befragtninger. *Dalny*: Der blev i enkelt Tilfælde betalt endog 27/6d. for 7500 Tons Syoabønner til Rotterdam eller Hamburg, 1/3d. extra for Hull eller Skandinavien (September). En enkelt stor Baad (9500 Tons) placeredes for ny Høst per December til samme Destination til 25/- Basis.

## POSITIONSLISTE PR. 21. AUGUST 1934

### A

s.s. A. P. Bernstorff, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
 s.s. Aalborg, pass. Kbhvn. 18.8.  
 s.s. Aalborghus, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. Aarhus, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. Aarø, Larsen, ank. Kalundborg 20.8.  
 m.l. Aase Mærsk, ank. Port de Bouc 4.8.  
 s.s. Activ, Lorentzen, afg. Kbhvn. 20.8. til Danzig.  
 m.s. Afrika, Himmelsstrup, pass. Aden 17.8. p. R. t. Suez.  
 s.s. Agnete Mærsk, ank. Casablanca 8.8.  
 s.s. Alabama, Karstensen, afg. B. Aires 19.8. til Kbhvn.  
 s.s. Alexandra, Poulsen, Esbjerg-Grimby Ruten.  
 s.s. Alfa, afg. Valencia 15.8.  
 s.s. Alfa, Christensen, ank. Leningrad 20.8.  
 s.s. Algarve, Lund, afg. Lissabon 15.8. til Kbhvn.  
 s.s. Alsia, Heindorn, ank. Antwerpen 18.8.  
 s.s. Allsund, Nielsen, ank. Portland Maine 18.8.  
 s.s. Amalienborg, pass. Kbhvn. 19.8.  
 m.s. Amerika, Knudsen, afg. Los Angeles 18.8. til Panama Canal.  
 m.s. Angelo Mærsk, ank. B. Aires 4.8.  
 m.l. Anna Mærsk, afg. San Pedro 31.7.  
 s.s. Anna, afg. Goole 13.8.  
 m.s. Annam, Kragelund, ank. Kolsichang 15.8.

m.s. Argentina, Juul-Larsen, afg. Kbhvn. 12.8. til B. Aires.  
 m.s. Arizona, Sonne, afg. Kbhvn. 4.8. til B. Aires.  
 s.s. Arnold Mærsk, ank. London 3.8.  
 s.s. Askø, Kolster, afg. Kbhvn. 17.8. til Pitea.  
 m.s. Asnæs, Ankersen, ank. Aalborg.  
 m.s. Astoria, Nørregaard, afg. Colon 16.8.  
 s.s. Astrid, Madsen, ank. Kbhvn. 17.8.  
 m.s. Australien, Rasmussen, afg. Philippine Islands 15.8. til Kolsichang.

### B

s.s. Beira, Kjær, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. Bellona, Hansen, Nakskov- Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
 s.s. Benedikt, Hansen, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro-Nykøbing F. Ruten.  
 m.l. Bente Mærsk, afg. Rotterdam 4.8.  
 s.s. Bergenhus, Schmidt, afg. Kbhvn. 24.8. til Vestnorge.  
 s.s. Betty, pass. St. Miguel 15.8.  
 s.s. Birgit, J. H. Lisberg, pass. Port Hartcourt 20.8. p. R. t. Lagos.  
 s.s. Birte, Pedersen, ank. Newcastle 20.8.  
 s.s. Bodil, afg. Mersin 18.8.  
 s.s. Bogø, Nielsen, afg. Grangemouth 10.8. til Archangel.  
 m.s. Boringia, Væring, ank. Kbhvn. 19.8.

m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. New York 8.8.  
 s.s. *Bothal*, Spelmann, afg. Danzig 17.8.  
 s.s. *Botnia*, Ekholdt, afg. Leith 18.8. til Reykjavik.  
 s.s. *Brasilien*, Aggerholm, afg. Las Palmas 18.8. til Kbhvn.  
 m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. St. Louis du Rhone 9.8.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Bordeaux 18.8.  
 s.s. *Britta*, pass. Urshant 14.8.  
 s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Aanger forv. 16.8. til Ceuta.  
 s.s. *Brosund*, Hansen, pass. Cape Race 18.8. p. R. t. Boston.  
 s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Haderslev forv. 21.8. til Danzig.

## C

m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhbn.-Aarhus Ruten.  
 m.s.: *California*, afg. Svendborg forv. 24.8. til Nakskov.  
 s.s. *Carmen*, ank. Svane 10.8.  
 m.l. *Caroline Mærsk*, afg. Tampico 23.7.  
 s.s. *Caroline*, Jørgensen, ank. Struer 20.8.  
 s.s. *Charkow*, afg. Kbhvn. forv. 25.8. til Middelhavet.  
 m.m. *Chastine Mærsk*, ank. New York 3.8.  
 m.s. *Chile*, Hansen, afg. Hongkong 14.8. til Singapore.  
 s.s. *Christiansborg*, afg. Trinidad 18.8.  
 m.s. *Christian Holm*, Groth, 13.8. 200 miles NO Flores  
 p. R. t. Arnta.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Marseille 8.8. til Lissabon.  
 s.s. *Cimbria*, Bencke, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Holm, ank. Kbhvn. 20.8.  
 m.s. *Columbia*, Barfoed, ank. Sydney 19.8.  
 s.s. *Cornelia Mærsk*, afg. Casablanca 2.8.  
 s.s. *Cyrril*, S. J. Farup, afg. Gibraltarr 18.8. til Saloum.

## D

s.s. *Dagmar*, afg. Oran 15.8.  
 s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. London forv. 24.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Dana*, F. Bang, afg. Ziguinchor 12.8. til Bordeaux.  
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Dalny 20.8. til Chinwangtao.  
 m.l. *Danmark*, Bjark, ank. Baton Rouge 17.8.  
 s.s. *Delaware*, Christensen, afg. New York 22.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle forv. 28.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Dorrit*, afg. Calais 14.8.  
 s.s. *Douro*, Blom, afg. Memel 1.9. til Kbhvn.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Kbhvn. 19.8. til  
 Reykjavik.  
 s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## E

s.s. *Ebba*, pass. Oran 10.8.  
 s.s. *Ebro*, Ørbeck, afg. Catania forv. 27.8. til Messina.  
 s.s. *Edith*, afg. Rouen 10.8.  
 s.s. *Effie Mærsk*, ank. Boulogne 6.8.  
 s.s. *Egholm*, Brocks, afg. Gdynia forv. 21.8. til Kbhbn.  
 s.s. *Elle*, B. Larsen, pass. Honningsvaag 19.8. p. R. t. Ar-  
 changel.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. Archangel 1.8.  
 s.s. *Ellensborg*, ank. London 14.8.  
 s.s. *Elsborg*, ank. Kemi 18.8.  
 m.l. *Emma Mærsk*, afg. Liverpool 9.8.  
 m.s. *Emanuel*, Hansen, afg. Appledve 13.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Emanuel*, Christensen, afg. Wasklot 17.8. til Garston.  
 s.s. *Emilie Mærsk*, ank. Omega 5.7.  
 m.s. *Energi*, Stegmann, pass. Helsingør N. 14.8. p. R. t.  
 Inverness.  
 s.s. *Energi*, Jørgensen, pass. Honningsvuaag 19.8.  
 m.s. *England* (D.F.D.S.), Jacobsen, Esbjerg-Parkeston  
 Ruten.  
 s.s. *England* (D.T.K.), Steengade, afg. Dieppe 18.8. til  
 Methel.  
 s.s. *Erindring*, Jørgensen, ank. Kolding 18.8.  
 s.s. *Erna*, ank. Rouen 13.8.  
 m.s. *Erria*, Topp, afg. Colombo 14.8. til Suez.  
 m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Estland*, Poulsen, afg. Ventspils 18.8.  
 s.s. *Ester*, ank. Arzev 12.8.  
 s.s. *Esther Maria*, N. P. Liisberg, ank. Zaandam 20.8.  
 m.s. *Europa*, Dahl, pass. Panama Canal 12.8. p. R. t. Los  
 Angeles.

## F

s.s. *Falken*, Jonson, Kbhvn.-Nyborg-Rudkøbing-Svendborg  
 Ruten.  
 m.s. *Falken*, Rasmussen, ank. Hernøsand 13.8.  
 m.s. *Fanø*, Rasmussen, ank. Kalmar 13.8.  
 s.s. *Fanø*, Korff, ank. Danzig 18.8.  
 m.s. *Fanø*, ank. Kalmar 13.8.

## GUSTAV METZLER

Skibsmægler, Befragtning og Bunkerforsyning  
**STETTIN OG SWINEMUNDÉ**

TLGR.-ADR.: METZLER

Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, København.  
 Finska Ångfartygs A/B., Helsingfors. — "Neptun" Bremen.

m.s. *Fionia*, Christensen, pass. Port Said 15.8. p. R. t.  
 Genoa.  
 s.s. *Flynderborg*, pass. Ushant 17.8.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kol-  
 ding Ruten.  
 s.s. *Fredensborg*, ank. London 18.8.  
 s.s. *Frederiksborg*, ank. Hull 15.8.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. Kbhvn. 21.8.  
 m.s. *Freja* (Svendborg), Jørgensen, pass. Flambourhead S.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Brinch, ank. Kbhvn. 17.8.

## G

s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Kbhvn. forv. 25.8. til Antwerpen.  
 s.s. *Gautatyr*, pass. Kbhvn. 20.8. p. R. t. Fecamp.  
 s.s. *Georgia*, Jarltoft, afg. Tyne 26.7.  
 s.s. *Gerda*, afg. Kotka 14.8.  
 s.s. *Gerda Toft*, ank. Aalborg 19.8.  
 m.s. *Gertrude Mærsk*, ank. Filadelfia 3.8.  
 s.s. *Gorm*, Bastholm, forv. afg. Swansea 23.8.  
 s.s. *Grete*, pass. Prawle Point 5.8. p. R. t. Fort de France.  
 s.s. *Grønland*, Meinertz, afg. Kbhvn. 18.8.  
 s.s. *Gudrun Mærsk*, afg. W. Hartlepool 28.7.  
 s.s. *Gunvor Mærsk*, ank. Leningrad 4.8.  
 s.s. *Gunver*, ank. Cardiff 14.8.

## H

s.s. *H. H. Petersen*, Jensen, afg. Nantes 18.8. til Leith.  
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Odense 18.8.  
 s.s. *Halldan*, Jørgensen, afg. Danzig 13.8. til Manchester.  
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. Raumo 16.8.  
 s.s. *Hans Mærsk*, afg. Svendborg 7.8.  
 s.s. *Harald*, Clemmensen, afg. Antwerpen forv. 22.8. til  
 Kbhvn.  
 s.s. *Harriet*, ank. Barna 15.8.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Helene*, ank. Kotka 15.8.  
 s.s. *Helga*, afg. Vlisingen 20.7. til Spanien.  
 s.s. *Hertha Mærsk*, ank. Bristol 31.7.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Manchester forv. 21.8. til  
 Liverpool.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Antwerpen forv. 28.8. til  
 Kbhbn.  
 s.s. *Hroar*, Pape, Kbhvn.-Hull Ruten.  
 s.s. *Hulda Mærsk*, ank. Aarhus 7.8.

## I

m.s. *India*, Kruse, ank. Hull 20.8.  
 m.s. *Indien*, Bronér, afg. Panama 9.8.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Boston (Engl.) 8.8.  
 s.s. *Inge Mærsk*, afg. Ivigtut 2.8.  
 s.s. *Inger*, afg. Alecante 15.8.  
 s.s. *Irene Maria*, A. Ewers, ank. Zaandam 22.8.  
 m.s. *Ireland*, Petersen, afg. Progreso 16.8.  
 s.s. *Island*, Lydersen, Kbhvn.-Thorshavn-Island Ruten.  
 s.s. *Ivar*, Clausen, afg. Swansea 14.8. til Quiebec, Montreal.

## J


s.s. *Jacob Mærsk*, afg. Gdynia 6.8.  
 s.s. *J. C. Jacobsen*, Nielsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
 s.s. *Jan*, Jacobsen, pass. Kbhvn. 19.8. p. R. t. Klaipeda.  
 m.l. *Jane Mærsk*, afg. Curacao 24.7.  
 m.s. *Java*, Skjoldam, pass. Kronborg 19.8. p. R. t. Stettin.  
 s.s. *Jenny*, pass. Dungeness 4.8.  
 s.s. *Jessie Mærsk*, ank. Frederikshavn 10.8.  
 s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Caen 4.8.  
 s.s. *Johanne*, pass. Helsingør 13.8.  
 s.s. *Jolantha*, Hansen, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Jonna*, afg. Table Bay 8.8. til Halifax.  
 s.s. *Jutta*, pass. Gibraltar 16.8.  
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, ank. London 16.8.

## K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Klasser i Kbhvn.  
 s.s. *Karla*, afg. Bilbao 14.8.  
 s.s. *Katholm*, Christensen, afg. Liverpool forv. 21.8. til  
 Kbhvn.  
 s.s. *Kentucky*, Thomsen, afg. Swansea 18.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Liverpool 6.8.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, afg. Aarhus 18.8.  
 s.s. *Knud*, afg. Frederikshavn forv. 25.8. til Danzig.  
 s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.  
 s.s. *Karen Toft*, afg. Tunis 20.8.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, ank. Bangkok 15.8.  
 s.s. *Laura Mærsk*, afg. Santa Pola 28.7. til Julianehaab.  
 s.s. *Laura*, afg. St. Vincent 4.8. til Halifax.  
 m.s. *Leice Mærsk*, afg. Naura 25.7.  
 s.s. *Lexa Mærsk*, ank. Gdynia 6.8.  
 s.s. *Lica Mærsk*, afg. Gdynia 5.8.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. London 14.8.  
 s.s. *Limfjorden*, Clausen, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *Lilleborg*, ank. East Greenwich 17.8.

BRUG		KUN
Hempels		Skibsfarver
INDENBORDS		UDENBORDS
Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.		

s.s. *Lilian*, ank. Barna 11.8.  
s.s. *London*, Hansen, ank. Leningrad 13.8.  
m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Rio 8.8. til Kbhvn.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
s.s. *Magnus*, Hjorth, afg. Dunkirk 18.8. til Kbhvn.  
s.s. *Maine*, Jensen, afg. Kbhvn. forv. 25.8. til Warrington.  
s.s. *Maja*, Bergstedt, Aalborg-Hamburg Ruten.  
s.s. *Maja*, pass. Malmö 14.8.  
m.s. *Malaya*, Mouritzen, pass. Ushant 18.8. p. R. t. Rotterdam.  
s.s. *Manø*, Albretsen, ank. Burnusland 18.8.  
s.s. *Margit*, Jensen, afg. Nizza 18.8. til S.fax.  
s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. Kbhvn. 25.8. til London.  
m.t. *Marie Mærsk*, afg. Continent 30.7.  
s.s. *Marie*, ank. Masagan 14.8.  
m.s. *Marna*, Boye, ank. Gdynia 16.8.  
s.s. *Martin Toft*, afg. Leningrad 20.8.  
s.s. *Martin Carl*, Hjorth, ank. W. Hartlepool 20.8.  
s.s. *Maryland*, Ankersen, afg. Kbhvn. forv. 22.8. til Aabenraa.  
s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Parsborough 8.8.  
m.s. *Meonia*, Frandsen, pass. Perim 18.8. p. R. t. Colombo.  
s.s. *Minsk*, Nykilde, afg. Palermo forv. 21.8. til Tarragona.  
s.s. *Møen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. J. Ohlsen*, Lauritsen, pass. Brunsbuttel 20.8. p. R. t. Papenburg.  
s.s. *Najaden*, ank. Wiborg 13.8.  
s.s. *Nancy*, pass. Dungeness 15.8.  
s.s. *Nautic*, ank. Antwerpen 15.8.  
s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, afg. Gdynia 15.8.  
s.s. *Nelly*, afg. Ghent 13.8.  
s.s. *Neptun*, ank. Odense 16.8.  
s.s. *Nerma*, afg. Newcastle-on-Tyne 15.8.  
s.s. *Nevada*, Kolster, afg. Aarhus forv. 20.8. til Vejle.  
m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. Bahia Blanca 4.8. til New Orleans.  
s.s. *Nidaros*, Henriksen, Kbhvn.-Riga Ruten.  
m.s. *Niel Mærsk*, afg. Hongkong.  
s.s. *Ninna*, afg. Las Palmas 25.7.  
s.s. *Niobe*, ank. Kbhvn. 14.8.  
s.s. *Nordborg*, ank. Gdynia 18.8.  
s.s. *Nordsoen*, ank. Watchet 11.8.  
s.s. *Normandiet*, Sørensen, afg. Hungerburg 16.8.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
s.s. *Odin*, Falk, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Danzig forv. 22.8. til Preston.  
s.s. *Oluf Mærsk*, ank. London 1.8.  
m.s. *Olympia*, Røder, afg. Liston 17.8.  
m.s. *Oregon*, Jørgensen, ank. Rosario 18.8.  
s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Bayonne 18.8.

## P

m.s. *Panama*, Christensen, afg. Kbhvn. 20.8. til Gøteborg.  
s.s. *Paris*, Larsen, afg. Bremen 16.8.  
m.s. *Parkeson*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Paula*, ank. Purfleet 15.8.  
m.s. *Pax*, afg. Graasten 11.8. til Island.  
m.s. *Peru*, Berg, pass. Terschelling 19.8. p. R. t. Dunkirk.  
m.s. *Peter Mærsk*, afg. Kobe 7.8.  
s.s. *Poul Møller*, Schrøder, afg. Danzig 21.8.  
s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, afg. Leningrad 13.8.

## R

s.s. *Randi*, afg. Corcubion 14.8.  
s.s. *Rhone*, Nielsen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
s.s. *Riga*, Westergaard, ank. Kbhvn. 20.8.

s.s. *Rita Mærsk*, afg. St. Malo 8.8.  
s.s. *Robert Mærsk*, afg. Mesane 3.8.  
s.s. *Rosenborg*, pass. Kbhvn. 17.8.  
s.s. *Rota*, Petersen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
m.s. *Ruth*, Sørensen, ank. Kbhvn. 13.8.  
s.s. *Rømø*, Thomsen, ank. Goole 19.8.

## S

s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Hull 14.8.  
s.s. *Scandia*, Michelsen, afg. Hamborg 20.8. til Tareby.  
s.s. *Scotia*, Nielsen, afg. Gdynia 17.8. til Dublin.  
s.s. *Seine*, Bellec, afg. Dunkirk forv. 21.8. til Harre.  
s.s. *Sejro*, Huusum, ank. Køge 19.8.  
m.s. *Stam*, Krarup, pass. Aden 12.8. p. R. t. Singapore.  
s.s. *Sigrun*, Pedersen, afg. Antwerpen forv. 4.9. til Kbhvn.  
s.s. *Silkeborg*, afg. Tyne 18.8.  
s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Perna 19.8.  
s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Perna forv. 24.8. til Kbhvn.  
s.s. *Skodsborg*, ank. London 15.8.  
s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.  
s.s. *Slesvig*, Nielsen, ank. Leningrad 14.8.  
s.s. *Stegelborg*, pass. Fair Isle 21.8.  
s.s. *Stjerneborg*, ank. Port Augusta 20.8.  
s.s. *Sonja Mærsk*, afg. Antwerpen 8.8.  
s.s. *Sonja*, A. C. Duhn, ank. Archangel 11.8.  
s.s. *Stadion II*, afg. Stettin forv. 23.8. til Kbhvn.  
s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Philadelphia 19.8.  
s.s. *Stella*, ank. Taltal 9.8.  
s.s. *Stockholm*, Hinsch, ank. Merane 10.8.  
s.s. *Susan Mærsk*, afg. Fredericia 9.8.  
s.s. *Svanhild*, Kristoffersen, afg. Kbhvn. 20.8. til Vejle.  
s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Kbhvn. 16.8. til Birkenhead.  
s.s. *Svava*, Christensen, afg. Aarhus forv. 20.8. til Nakskov.  
s.s. *Svborg*, pass. Kbhvn. 15.8.  
s.s. *Sønderjylland*, Willarsen, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.

## T

s.s. *Taarholm*, Jørgensen, afg. Liverpool forv. 23.8. til Swansea.  
m.s. *Tacoma*, Lorentzen, afg. Pensacola 15.8.  
s.s. *Teddy*, A. Meyer, afg. Sæby 22.8.  
s.s. *Tempo*, Sørensen, ank. Danzig 21.8.  
s.s. *Tennessee*, Arel, ank. Havana 19.8.  
s.s. *Thyra*, Jans, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Casablanca 3.9. til Tanger.  
m.s. *Tongking*, Jørgensen, ank. Romlton 9.8.  
s.s. *Tovelil*, afg. Archangel 17.8. til Amsterdam.  
s.s. *Trio*, Svane, afg. Middlesbrough 22.8.  
s.s. *Trondhjem*, Jørgensen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Livorno forv. 24.8. til Neapel.

## U

s.s. *Uffe*, Holst, afg. Antwerpen forv. 24.8. til Kbhvn.  
s.s. *Ulla*, ank. Rio de Janeiro 2.8.  
s.s. *United States*, Voldborg, afg. Oslo 17.8. til New York.  
s.s. *Uranienborg*, pass. Fernando Noronha 11.8.

## V

m.s. *Vega*, Hansen, pass. pass. Kbhvn. 14.8. p. R. t. Stettin.  
s.s. *Vendia*, Lund, afg. Stettin 18.8. til Danzig.  
s.s. *Vibeke Mærsk*, ank. Cherbourg 7.8.  
s.s. *Viborg*, ank. Termini 17.8.  
m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, afg. Auckland 18.8.  
s.s. *Victoria* (D.F.K.), Kielsgaard, afg. Aarhus 19.8. til Danzig.  
s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
s.s. *Virginia*, Gyhrs, afg. Tyne 24.7.  
m.s. *Vistula*, Posselt, Kbhvn.-Zoppot-Danzig-Frederikshavn Ruten.

## W

m.s. *Willemoes*, Jensen, pass. Helsingør S. 10.8.  
s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen ank. Kbhvn. 16.8.

## Y

s.s. *Ydun*, Fjeldborg, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Jensen, Aalborg-Hamburg Ruten.

## Ø

s.s. *Ørneborg*, ank. Makslahti 16.8.

## Positionsliste for Sejlskibe 21. 8. 34

3m Sk. *Frida*, Rasmussen, ank. Danzig 17.8.  
3m Sk. *Nordstjernen*, Kristensen, afg. Landernau 18.8.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 • 12610

samt paa alle Postkontorer



# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

Telefon Nr. 6300, Omst. til samtlige Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.

## STEVEDORE

Telefoner: **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.:  
537 & 4055 Mamdresch

Aalborg

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTERINTERESSENT-SÆLSKAB

HOVEDKONTOR: **NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.**

KAJ & PAKHUSE: **HOLMS PLADS**

HOVEDKONTOR:  
TLF. C. 3491 & 13370

BFTER KONTORTID KALDES:  
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y

## S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Weesberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2863

**R A N D E R S**

# WEIOLIN

**PATENT SKIBSFARVER**

*Fineste danske Fabrikat*

Spørg Deres Skibshandler.

**AAGE WEIHE**

SKIBSFARVEFABRIK

• NYHAVN 43 •

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

## DANSK MEKANISK DAMPKEDELRENSNINGS- OG ISOLATIONSFORRETNING

Nyhavn 57, Kbhvn. Tlf. 5241

Udfører alt i Kedelrensning og Isolation.

Specialitet: Lüneburger Magnesia 85%

Grundlagt 1874

## Th. Höeg \* Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Graa Indenbordsfarve Kobberstof for Træskebe  
Patent Mønje Graa Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør **Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.**  
Telefon: Central 13779.

## CADENIUS & GRAHN <sup>A/B</sup>

SKIBSMÆGLERE

DAMPKIBS- & BEFRAGTNINGS AGENTER  
KULIMPORTØRER

Etabl. 1881

**KOTKA - Finland**

Dansk Vicekonsulat

Tel.-Adr. »Cadenius Kotka»

## O. SWANLJUNG

Etableret 1903

**BRAHESTAD** (Lapaluoto, Roska, Siniluoto & Kalajoki-Rahja) **FINLAND**

Dampskibs-Agent · Skibsmægler · Spedition

Medlem af: The Baltic and International Maritime Conference

Tel.-Adr. »Swanljung», Brahestad

Coder: Scott's 1896 & 1906, Bentley's compl. phrase, Seedienschlüssel 1926, Owners' & Captains' Code & the Boe Code.

## A/B. BRUHN Co. OY

(tidl. J. BRUHN, Etabl. 1879)

Skibsmægler og Befragtnings Agenter

Medlemmer af  
The Finnish Shipbrokers Association, The Baltic & International  
Maritime Conference og Nordisk Skibsrederforening

**KOTKA (Finland)**

Tel.-Adr.: BRUHNCO, KOTKA

# CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. **LEITH.** GRANTON.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

50. Aargang.

København 22. August 1934.

Nr. 34.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters 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, og de der angaar Fyr, er angivet fra Søen.**

## I. Østersøen.

1951. (T). Sverige S.-Kyst. Laxgrundet Kløkketønde midlertidig inddraget.  
(U. f. s. Nr. 33/2219. Stookholm 1934.)  
Kløkketønden *Laxgrundet* paa c.  $56^{\circ} 02' N.$   $14^{\circ} 48' E.$  er for Tiden inddraget.
1952. Finland. Bottniske Bugt. Ulkokrunni. Fast Sømærke genopført.  
(U. f. s. Nr. 22/644. Helsingfors 1934.)  
*Ulkokrunni* faste Sømærke paa  $65^{\circ} 23' 18'' N.$   $24^{\circ} 49' 40'' E.$  er genopført.  
(E. f. S. Nr. 31/1801 1934.)
1953. Firland. Bottniske Bugt. Moikepäähällar—Svettgrund. Vandstandsbrædt.  
(U. f. s. Nr. 22/645. Helsingfors 1934.)  
I det saakaldte *Bergö* Løb mellem *Moikepäähällar* og *Svettgrund* er paa  $62^{\circ} 52' 50'' N.$   $21^{\circ} 05' 59'' E.$  opsat et Vandstandsbrædt.
1954. (T). Tyskland. Kieler Bugt. Schleimünde E. Øvelsesomraade afmærket.  
Advarsel.  
(N. f. S. Nr. 33/3103. Berlin 1934.)  
I Tiden fra 28. August til 10. September d. A. afholder Rigsmarinen Øvelser i Øvelsesomraadet for Sprængninger E. for *Schleimünde*.  
Omraadet er afmærket, som følger:  
1. Det NW.-lige Hjørne paa c.  $54^{\circ} 39',2 N.$   $10^{\circ} 11',8 E.$  med en gul Lys- og Fløjtetønde med N.-Topbetegnelse, der viser rødt Gruppe-Blink, To-Blink.  
2. Det SW.-lige Hjørne paa c.  $54^{\circ} 36',2 N.$   $10^{\circ} 11',8 E.$  med en gul Lys- og Fløjtetønde med W.-Topbetegnelse, der viser rødt Et-Blink.  
3. Det NE.-lige Hjørne paa c.  $54^{\circ} 39',2 N.$   $10^{\circ} 15',9 E.$  med en gul Lystønde med E.-Topbetegnelse, der viser orangefarvet Gruppe-Blink, Fire-Blink.  
4. Det SE.-lige Hjørne paa c.  $54^{\circ} 36',2 N.$   $10^{\circ} 15',9 E.$  med en gul Lystønde med S.-Topbetegnelse, der viser orangefarvet Gruppe-Blink, Tre-Blink.  
Man advares mod at besejle Omraadet i det angivne Tidsrum.



## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

1955. (T). Sverige. Sundet. Skanör Indsejlingsrende. Dybde aftaget.  
(U. f. s. Nr. 33/2161. Stookholm 1934.)  
Dybden i Indsejlingsrenden til *Skanör* er for Tiden kun 2,7 m ved Middelvandstand. c. 55° 25' N. 12° 50' E.
1956. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Bandholm Havn. Havnefyrl midlertidig slukket.  
Det røde og grønne Fyrl med En-Formærkelser paa *Bandholm* Havn E.-lige Molehoved er indtil videre slukket.  
*Bandholm* Havn: c. 54° 50',<sub>3</sub> N. 11° 29',<sub>8</sub> E.
1957. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. W.-lige Indløb til Faaborg. Sømærker atter paa Plads.  
Nedennævnte Sømærker er atter paa Plads og i Orden:  
1. Den røde Stage med 1 opadvendt Kost, *Knasteygrund*, paa 55° 03' (15") N. 10° 13' (41") E.  
2. Den hvide Stage med 1 Halmvisk, *Sletrøn*, paa 55° 05' (24") N. 10° 14' (06") E. (E. f. S. Nr. 33/1949 1934.)
1958. Danmark. Lille-Bælt. Fyrrenden og Aarø Sund. Sømærker genudlagt.  
Nedennævnte Sømærker, der har været inddraget for Eftersyn, er atter i Orden og udlagt paa Plads:  
1. Rød Stage med 3 opadvendte Koste, *Græsholm N.*, paa 55° 17' (27") N. 9° 47' (42") E.  
2. Hvid Stage med 1 Halmvisk, *Sandhammeren S.*, paa 55° 17' (17") N. 9° 49' (03") E.  
3. Hvid Stage med 2 Halmviske, *Bastholm N.*, paa 55° 17' (31") N. 9° 46' (12") E.  
4. Hvid Stage med 1 Halmvisk, *Bastholm NW.*, paa 55° 17' (21") N. 9° 45' (12") E. (E. f. S. Nr. 31/1853 1934.)

(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

1959. (P). Norge. Skagerrak. Tromsøund. Gitmertangen søndre øvre Fyr forandres.  
(B. f. F. Nr. 21. Oslo 1934.)  
*Gitmertangen søndre øvre* Fyr paa c. 58° 30',<sub>5</sub> N. 8° 57',<sub>3</sub> E. vil i Løbet af 1934 blive forandret til at vise hvidt Lys med Gruppe-Formærkelser, To-Formærkelser.  
(Se Tillæg.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

1960. Norge. Vest-Finmark. Sørøysund. Melkøysund. Grund.  
(E. f. S. Plakat Nr. 2. Oslo 1934.)  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 24/1373 1934 meddeles, at der ved en nylig foretagen Undersøgelse er fundet en Båe med 3,3 m Vand omtrent i SW.-Kanten af Landgrundsgården fra Baaken i *Melkøysundet*. Båen ligger 110 m 232° fra Baaken, og 10 m Landgrundskurven gaar c. 40 m SW. for Båen. Midtvands mellem Baaken og *Melkøysund* vil man saaledes være godt tri S. for Båen. — 70° 41' 39" N. 23° 37' 09" E.  
(E. f. S. Nr. 24/1373 1934.)
1961. Norge. Folla. Sommarneset Fyr flyttet.  
(B. f. F. Nr. 21. Oslo 1934.)  
*Sommarneset* Fyr paa c. 67° 43',<sub>1</sub> N. 15° 10',<sub>5</sub> E. er flyttet til *Svinøya* N.-Side paa 67° 39' 35" N. 15° 01' 35" E. og benævnes nu *Svinøya* Fyr. Fyret viser hvidt, rødt

og grønt Lys med En-Formørkelser. Flammens Højde: 12 m. Synsvidde: 8,5 Sm for hvidt, 5,8 Sm for rødt og 4,5 Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus. Fyret lyser, som følger:

1. Hvidt i Pej. fra 56° til 81°. 4. Hvidt i Pej. fra 226° til 237°.
2. Rødt i — - 81° - 214°. 5. Rødt i — - 237° - 250°.
3. Grønt i — - 214° - 226°.

(E. f. S. Nr. 19/1061 1934.)

**1962. Norge. Folla. Langskjær. Nyt Fyr tændt.**

(B. f. F. Nr. 21. Oslo 1934.)

Paa *Lauvskjær, Nordfolla*, er paa den tidligere Varde paa 67° 43' 47" N. 15° 12' 36" E. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 2,7<sup>s</sup>. Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: 5,5 Sm. Brændetid: 9. August—27. April.

**1963. Norge. Møre. Haugsholmen NE. Storesund. Vrag. Magnetisk Forstyrrelse.**

(E. f. S. Plakat Nr. 2. Oslo 1934.)

Vraget af en malmlastet Damper ligger sunket paa 62° 11' 10" N. 5° 25' 26" E., c. 1100 m 41° fra *Tenneskjær* Fyr. Dybden over Vraget er ved Lavvande 7,9 m. Indenfor et Omraade af 50 m fra Vraget foraarsager dette et Udslag af Kompassnaalen, der, hvis man kommer lige over Vraget, har vist sig at naa en Værdi af fra 12° til den ene Side til 30° til den anden.

(E. f. S. Nr. 49/2790 1933.)

**1964. (P). Norge. Vestre Tekneskjærflu (Viktoriagrunnen). Lystønde udlægges.**

(B. f. F. Nr. 21. Oslo 1934.)

Omkring den 1. September d. A., vil den sort- og rødmaalede Stage paa 61° 38' 09" N. 4° 59' 22" E. blive ombyttet med en sort- og rødmalet Lystønde, der skal vise hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 4,5<sup>s</sup>. Synsvidde: 5,5 Sm. Brændetid: 19. Juli—18. Maj.

**1965. Norge. Skåre—Trebåen. Lys- og Klokketønde udlagt.**

(B. f. F. Nr. 21. Oslo 1934.)

Ved E.-Siden af *Skåre-Trebåen* er paa 59° 25' 52" N. 5° 13' 54" E. udlagt en rød Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 4,5<sup>s</sup>. Synsvidde: 8 Sm. Brændetid: 8. Juli—29. Maj.

(E. f. S. Nr. 19/1067 1934.)

**1966. (T). Holland. Terschellingerbank Fyrskib midlertidig ombyttet.**

(B. a. Z. Nr. 185/2073. 's-Gravenhage 1934.)

*Terschellingerbank* Fyrskib paa c. 53° 27' N. 4° 47',5 E. er midlertidig ombyttet med et Reservefyrskib med samme Fyrkarakter, men med en Synsvidde af kun 11,2 Sm. Taagesignal afgives med Sirene, 3 Stød hver 30<sup>s</sup>, Stød 2<sup>s</sup>, Pause 3<sup>s</sup>, Stød 2<sup>s</sup>, Pause 10,5<sup>s</sup>, Stød 2<sup>s</sup>, Pause 10,5<sup>s</sup>. Undervandstaagesignal gives med Klokke, 3 Slag hver 12<sup>s</sup>, Slag, Pause 2<sup>s</sup>, Slag, Pause 5<sup>s</sup>, Slag, Pause 5<sup>s</sup>. Reservefyrskibet er ikke forsynet med Radiofyr.

**1967. England. Themsen Munding. Swin Channel. Afmærkning forandret.**

(N. t. M. Nr. 26. Trinity House, London 1934.)

Nedennævnte Forandringer ved Afmærkningen i *Swin Channel* har fundet Sted:

1. *South West Middle* Lys- og Klokketønde er ombyttet med en Lystønde med samme Fyrkarakter og samtidig flyttet c. 0,35 Sm SW. efter. Tønden ligger nu i 5,7 m Vand 2 Sm 188° fra *Whitaker* Baake.

2. *North East Maplin* Lystønde er ombyttet med en Lys- og Klokketønde, der viser hvidt Et-Blink hver 2½<sup>s</sup>. Tønden er samtidig flyttet c. 0,4 Sm SW. t. S. efter og ligger nu i 5,7 m Vand 2,8 Sm 190° fra *Whitaker* Baake.

3. *Maplin Edge Buoy* er flyttet c. 0,7 Sm SW. t. S. efter og ligger nu i 7,6 m Vand 1,7 Sm 350° fra *West Barrow* Baake.

c. 51° 37' N. 1° 06' E.  
(E. f. S. Nr. 21/1192 1934.)

- 1968. England. Inner Gabbard. Dybde aftaget.**  
(N. t. M. Nr. 1326. London 1934.)  
*Inner Gabbard* har udvidet sig betydeligt S. over. Følgende Dybder er fundet:  
a. 6,4 paa 51° 54' 02" N. 1° 53' 54" E.  
b. 10,4 m — 51° 52' 42" N. 1° 53' 12" E.  
(E. f. S. Nr. 26/1523 1934. Kort Nr. 264.)
- 1969. (P). Skotland. Firth of Forth. Inverkeithing Anduvning. Lystønde udlægges.**  
(N. t. M. Nr. 1305. London 1934.)  
Omkring den 11. September d. A. udlægges paa c. 55° 02' N. 3° 22' W., c. 0,53 Sm 103° fra *East Ness Pier, Inverkeithing*, en rød Lystønde, der skal vise hvidt Et-Blink.  
(Kort Nr. 264.)
- 1970. (P). Skotland. Firth of Forth. Alloa Bank. Lystønde udlægges.**  
(N. t. M. Nr. 1305. London 1934.)  
Omkring den 11. September d. A. udlægges paa c. 56° 06' N. 3° 47' W., c. 0,5 Sm 161° fra Fyret ved S.-Side Indløbet til *Alloa Dock*, en sort Lystønde, der skal vise rødt Et-Blink.  
(Kort Nr. 264.)
- 1971. (P). Skotland. Firth of Forth. Dunmore. Baake opføres.**  
(N. t. M. Nr. 1305. London 1934.)  
Omkring den 11. September d. A. vil der paa c. 56° 05' N. 3° 47' W., c. 0,16 Sm 327° fra *Dunmore* Baadehus, blive rejst en hvid Baake.  
(Kort Nr. 264.)
- 1972. Shetlands Øerne. North Gletness Island. Grund.**  
(N. t. M. Nr. 1327. London 1934.)  
En Grund (Klippe) med 3,2 m Vand ligger paa c. 60° 15' N. 1° 08' W., 1,1 Sm 224½° fra *Mull of Eswick* Fyr.

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

- 1973. (T). England S.-Kyst. Spithead. Outer Spit Lystønde midlertidig flyttet.**  
(N. t. M. Nr. 1314. London 1934.)  
*Outer Spit* Lystønde er flyttet c. 180 m i Retningen 359° og ligger nu paa c. 50° 45' N. 1° 05' W., 1,01 Sm 312½° fra *Horse Sand Fort* Fyr.
- 1974. Orkney Øerne. Scapa Flow Anduvning. Hoxa Head Fyr forandres.**  
(N. t. M. Nr. 1316. London 1934.)  
Omkring den 31. August d. A. forandres *Hoxa Head* Fyr paa c. 58° 49' N. 3° 02' W. uden nærmere Meddelelse fra at vise fast Lys til at vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>. Synsvidde: 12 Sm. Fyret er ubevogtet.  
(Kort Nr. 263.)

#### VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 1975. Frankrig. Ile de Ré. Baake genopført.**  
(A. a. N. Nr. 33/1539. Paris 1934.)  
Baaken paa 48° 08' 02" N. 1° 17' 12" W., paa SW.-Spidsen af *Pointe de Chauveau*, er genopført.  
(E. f. S. Nr. 26/1614 1933.)

176. **Frankrig. Les Sables-d'Olonne. Tour de la Chaume Fyr forandret.**  
(A. a. N. Nr. 33/1535. Paris 1934.)  
*Tour de la Chaume* Fyr paa c.  $46^{\circ} 30' N.$   $1^{\circ} 48' W.$  er forandret til at vise hvidt lys med Gruppe-Formørkelser, 3 Formørkelser hver  $12^s$ , Lys  $4^s$ , Mørke  $1^s$ , Lys  $1^s$ , mørke  $1^s$ , Lys  $4^s$ , Mørke  $1^s$ . Synsvidde: 16 Sm.  
(E. f. S. Nr. 31/1824 1934.)
177. **Afrika W.-Kyst. Portugisisk Guinea. Ponta das Galinhas. Nyt Fyr tændt.**  
(A. a. N. Nr. 23/27. Lissabon 1934.)  
*Ponta das Galinhas* røde, faste Fyr er slukket og erstattet med et nyt Fyr, der iser hvidt Et-Blink hver  $3^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $2,7^s$ . Flammens Højde: 7 m. Synsvidde: c. 9 Sm. Et hvidt Taarn. c.  $11^{\circ} 30',7 N.$   $15^{\circ} 40',6 W.$
178. **Afrika W.-Kyst. Portugisisk Guinea. Porto de Bolama. Ponta da Colónia. Nyt Fyr tændt.**  
(A. a. N. Nr. 22/26. Lissabon 1934.)  
Paa *Ponta da Colónia* er paa c.  $11^{\circ} 33',4 N.$   $15^{\circ} 26',3 W.$  tændt et Fyr, der viser rønt Et-Blink hver  $5^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $4,5^s$ . Flammens Højde: 15 m. Synsvidde: Sm. Et hvidt Taarn.
179. **(T). Afrika W.-Kyst. Portugisisk Afrika. Pôrto Amboim Fyr midlertidig slukket.**  
(A. a. N. Nr. 21/25. Lissabon 1934.)  
*Pôrto Amboim* Fyr paa c.  $10^{\circ} 46' S.$   $13^{\circ} 44' E.$  er for Tiden slukket.
180. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Shoals. Pulle.**  
(N. t. M. Nr. 1325. London 1934.)  
En Pulle med  $7,8$  m Vand ligger paa  $41^{\circ} 23' 30'' N.$   $69^{\circ} 41' 00'' W.$ , c.  $14\frac{1}{2}$  Sm  $3^{\circ}$  fra *Sankaty Head* Fyr.
181. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Maryland. Thomas Point Shoal Fyr. Fyrkarakter og Taagesignal forandres.**  
(N. t. M. Nr. 31/1962. Washington 1934.)  
Omkring den 30. August d. A. forandres *Thomas Point Shoal* Fyr paa c.  $38^{\circ} 54' N.$   $75^{\circ} 26' W.$  til at vise hvidt og rødt Et-Blink hver  $5^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $4^s$ . Samtidig orøges Fyrets Lysevne. Taagesignalet skal afgives med Diafon, der giver Et-Stød hver  $5^s$ , Stød  $2^s$ , Pause  $13^s$ .

(Se Tillæg.)

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

1982. **Colombia. Galera de Zamba Bugt. Galera Point Fyr. Fyrtaarn malet.**  
(N. t. M. Nr. 31/1968. Washington 1934.)  
*Galera de Zamba* Fyrtaarn paa c.  $10^{\circ} 48' N.$   $75^{\circ} 20' W.$  er malet hvidt.
1983. **Karaibiske Hav. Serrana Bank. North Cay. Baake findes ikke.**  
(N. t. M. Nr. 1324. London 1934.)  
Baaken paa c.  $14^{\circ} 28' N.$   $80^{\circ} 17' W.$  findes ikke.  
(E. f. S. Nr. 16/699 1932.)
1984. **(T). Brasilien. Bahia de Todos os Santos. Fort San Antonio Fyr midlertidig forandret.**  
(N. t. M. Nr. 31/1970. Washington 1934.)  
Fort *San Antonio* Fyr paa c.  $13^{\circ} 01' S.$   $38^{\circ} 32' W.$  er midlertidig forandret til at vise hvidt Et-Blink hver  $10^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $9^s$ . Synsvidde: 17 Sm.
1985. **Brasilien. Rio Grande do Sul. Pontal da Barra Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 1350. London 1934.)  
*Pontal da Barra* Fyr paa c.  $32^{\circ} 07' S.$   $52^{\circ} 05' W.$  er forandret til at vise hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, Seks-Formørkelser hver  $20^s$ .

1986. **Equador. Caracas Floden. Punta Playa N. Fyr findes ikke.**  
(N. t. M. Nr. 1320. London 1934.)  
Fyret paa den lille Ø tæt N. for *Punta Playa* eksisterer ikke. c. 0° 35' S. 80° 24' W.
1987. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Point Arguello Fyr. Taagsignal forandret.**  
(N. t. M. Nr. 31/1973. Washington 1934.)  
*Point Arguello* Fyr Taagesignal paa c. 34° 35' N. 120° 39' W. er forandret og afgives nu med Diafon, der giver Et-Stød hver 20<sup>s</sup>, Stød 2<sup>s</sup>, Pause 18<sup>s</sup>.  
(E. f. S. Nr. 25/1456 1934.)

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

1988. **Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Monte Circeo Fyr forandret.**  
(A. a. N. Nr. 169/389. Genua 1934.)  
*Monte Circeo* Fyr paa c. 41° 13' N. 13° 04' E. er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink 0,45<sup>s</sup>, Mørke 4,55<sup>s</sup>. Lysevne: 30 Sm. Synsvidde: 17 Sm.  
(E. f. S. Nr. 8/500 1933.)
1989. **Italien S.-Kyst. Capo S. Maria di Leuca Fyr forandret.**  
(A. a. N. Nr. 160/365. Genua 1934.)  
*Capo S. Maria di Leuca* Fyr paa c. 39° 48' N. 18° 22' E. er forandret og viser nu hvidt og rødt Gruppe-Blink hver 13<sup>s</sup>, Blink 0,37<sup>s</sup>, Mørke 2,08<sup>s</sup>, Blink 0,37<sup>s</sup>, Mørke 2,08<sup>s</sup>, Blink 0,37<sup>s</sup>, Mørke 7,73<sup>s</sup>. Lysevne: 26,5 Sm [for hvidt og 20 Sm for rødt Ly. Løvrigt uforandret.  
(E. f. S. Nr. 19/1078 1934.)
1990. **Italien. Adriaterhavet. Punta S. Cataldo di Lecce Fyr forandret.**  
(A. a. N. Nr. 168/377. Genua 1934.)  
*Punta S. Cataldo di Lecce* Fyr paa c. 40° 23' N. 18° 19' E. er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 8<sup>s</sup>. Lysevne: 18 Sm.
1991. **(P). Italien. Adriaterhavet. Bari. Punta S. Cataldo Fyr forandres.**  
(A. a. N. Nr. 169/385. Genua 1934.)  
*Punta S. Cataldo* Fyr paa c. 41° 08' N. 16° 51' E. vil i Løbet af den nærmest Tid atter faa sin normale Fyrkarakter, hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 20<sup>s</sup>, Blink 0,28<sup>s</sup>, Mørke 4,62<sup>s</sup>, Blink 0,38<sup>s</sup>, Mørke 4,62<sup>s</sup>, Blink 0,38<sup>s</sup>, Mørke 9,62<sup>s</sup>. Lysevne: 29 Sm  
(E. f. S. Nr. 42/2442 1933.)
1992. **(T). Italien. Adriaterhavet. Po Munding. Punta Maestra Fyr midlertidigt forandret.**  
(A. a. N. Nr. 158/356. Genua 1934.)  
*Punta Maestra* Fyr paa c. 44° 58' N. 12° 29' E. er midlertidigt forandret og viser for Tiden hvidt Et-Blink hver 4<sup>s</sup>, Blink 0,8<sup>s</sup>, Mørke 3,2<sup>s</sup>. Lysevne: 14 Sm.
1993. **Italien. Adriaterhavet. Porto di Rovigno. Punta S. Eufemia Fyr forandret**  
(A. a. N. Nr. 169/384. Genua 1934.)  
*Punta S. Eufemia* Fyr paa c. 45° 05' N. 13° 38' E. er forandret og viser nu hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 16<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 6<sup>s</sup>. Synsvidde: 12 Sm.
1994. **Rusland. Sorte Hav. Krim. Kap Khersonese. Radiofyr oprettet.**  
(N. t. M. Nr. 1332. London 1934.)  
Ved Kap *Khersonese* Fyr paa c. 44° 35' N. 33° 23' E. er oprettet et Radiofyr Bølgelængde: 367,9 kc/s (815 m). Radiosignalet, der afgives hver 6<sup>m</sup>, er, som følger
- |                       |                  |
|-----------------------|------------------|
| 1. Bogstavet L i..... | 2 <sup>m</sup> . |
| 2. Pause.....         | 4 <sup>m</sup> . |
| Periode .....         | 6 <sup>m</sup> . |

I klart Vejr vil Signalet blive afgivet efter Anmodning til *Ubeko-Chernaz* over *vastopol* (UBG) paa 500 kc/s. Anmodningen maa gives en Time forud og indeholde ibets Kaldesignal.

Søfarende anmodes om at indsende Rapport om Udsendelserne til *Ubeko-Chernaz*.

**195. (T). Tunis. Bizerta Anduvning. Opmaalingsbøjer midlertidig udlagt.**

(A. a. N. Nr. 33/1540. Paris 1934.)

Opmaalingsbøjer er midlertidig udlagt mellem Meridianerne gennem *Ras al Dukara* og *Ras Enghela* indtil en Afstand fra 8 til 16 Sm fra Kysten. c. 37° 30' N. 9° 37' E.

**IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.**

**196. Persiske Bugt. Shatt al Arab. North House. Fyr nedlagt. Lystønde udlagt.**

(N. t. M. Nr. 1334. London 1934.)

1. Fyret paa c. 30° 04' N. 48° 27' E. er nedlagt. Fyrbygningen bliver staaende.  
2. En rød- og hvidtribet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 6<sup>s</sup>, er udlagt 0,83 Sm 312½° fra *North House* Triangulationsmærke. Lystøndens Navn er *Chellabi*.

**197. (T). Bengalske Bugt. Pilots Ridge Fyrskib inddrages midlertidigt.**

(N. t. M. Nr. 1342. London 1934.)

*Pilots Ridge* Fyrskib paa c. 20° 51' N. 87° 52' E. vil midlertidig blive inddraget Tiden fra omkring 15. Oktober d. A. til 15. Marts 1935.

**X. Asiens E.-Kyst med Japan.**

**198. (P). Sunda Øerne. Sumatra E.-Kyst. Berhala Stræde. Speke Rock. Fyr tændes. Afmærkning forandres.**

(B. a. Z. Nr. 167/1856. 's-Gravenhage 1934.)

1. I Løbet af Oktober d. A. tændes paa *Speke Rock* paa 0° 36' 50" S. 104° 06' 10" E. et Fyr, der skal vise hvidt Et-Blink hver 8<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mærke 6<sup>s</sup>. Synsvidde: 10 Sm.  
2. Samtidig med Tændingen af det i (1) nævnte Fyr ombyttes den hvid- og sort-ørnede Spidstønde med Ballon paa 0° 45' 20" S. 104° 10' 50" E. med en hvid- og sort-ørnet Lystønde, der skal vise hvidt Et-Blink hver 12<sup>s</sup>, Blink 5<sup>s</sup>, Mærke 7<sup>s</sup>.

**199. Sunda Øerne. Sumatra E.-Kyst. Stolze Stræde S.-lige Indløb. Grund.**

(B. a. Z. Nr. 179/2008. 's-Gravenhage 1934.)

Et Skær med en Diameter paa c. 25 m og med 8½ m Vand ligger paa 3° 43' 09" 107° 32' 48" E.

**200. Sunda Øerne. Borneo NE.-Kyst. Armstrong Reef. Baake opført.**

(N. t. M. Nr. 1344. London 1934.)

En sort Baake mærket *I* er opført paa 4° 56' 02" N. 118° 26' 10" E.

**201. Kina. Kiao-chow Bugt. Ta-Chiao-tao Fyr atter tændt og Taagesignal i Virksomhed.**

(N. t. M. Nr. 1343. London 1934.)

*Ta-Chiao-tao* Fyr paa c. 36° 00' N. 120° 20' E. er atter tændt og Taagesignalet Virksomhed.

(E. f. S. Nr. 41/2387 1933.)

**202. Japan. Osaka Bugt. Nishinomiya. Fyr tændt.**

(N. t. M. Nr. 1311. London 1934.)

1. Paa 34° 43' 11" N. 135° 20' 22" E. er tændt et Fyr, der viser rødt, fast Lys. lammens Højde: 16 m. Synsvidde: 11 Sm. En 15 m høj Fyrmast. Fyret er ubevogtet.  
2. Det hvide, faste Fyr c. 0,3 Sm NW. for (1) er nedlagt.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

2003. Nordlige Atlanterhav. Transatlantiske Dampskibsruiter. Ispatrouilletjenest ophørt.  
(N. t. M. Nr. 1308. London 1934.)  
Isobservations- og Ispatrouilletjenesten ved *Newfoundland Great Bank* er indvidere indstillet.  
(E. f. S. Nr. 11/587 1934.)

## Tillæg.

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

2004. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg-Rudkøbing. Lystønder genudlagt.  
Nedennævnte Lystønder er atter udlagt paa Station:  
*Middelgrund* c. 55° 01' N. 10° 41' E. *Rudkøbing Løb N.*  
(E. f. S. Nr. 24/1368 1934.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2005. Danmark. Kattegat. Svanegrund N. Vrag bjærgtet. Vragafmærkning inddraget.  
Vraget af Galeasen *Immanuel*, der laa sunket paa 55° 50' (19") N. 10° 24' (02") E., er bjærgtet og den udlagte Vragafmærkning inddraget.  
(E. f. S. Nr. 27/1620 1934.)
2006. (P). Danmark. Kattegat. Moselgrund NE. Sømærke flyttes.  
Under Henvisning til den i E. f. S. Nr. 29/1690 1934 omtalte 5,3 m Stenpulvil den røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost, *Moselgrund NE.*, den 5. September c. A. eller snarest derefter blive flyttet c. 650 m E. efter til 56° 05' (42") N. 10° 54' (45") E., saaledes at Sømærket viser af for den forannævnte 5,3 m Palle.  
(E. f. S. Nr. 29/1690 1934. Kort Nr. 227, 278, 211 og 280. Danske Lods, Side 15: Søm.-Fort. Side 31, Nr. 11.)
2007. Danmark. Limfjorden. Struer (Holstebro—Struer) Havn. Ny Dækmol under Opførelse.  
En ny Dækmole er under Udførelse W. for Indløbet til *Struer* Havn. Pæleraningen i Molelinien er paabegyndt.  
*Struer* Havn: c. 56° 29',<sub>5</sub> N. 8° 36',<sub>0</sub> E.  
(Kort Nr. 259. Havnelods, Side 175.)

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst

2008. Færøerne. Myggenæs Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.  
*Myggenæs* Radiofyr paa 62° 05' (50") N. 7° 40' (15") W. er indtil videre ude af Virksomhed.  
(E. f. S. Nr. 21/1224 1934. Fyr-Fort. Side 241.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



AKTIESELSKABET

## NAKSKOV SKIBSVÆRFT

★

NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

★

FLYDEDOK

FOR SKIBE INDTIL 11.000 TONS D.W.

## Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:		Telegram-Adresse:
Nyborg	Henrik Basballe, Foreningens Formand.	Basballe.
Aarhus	L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore-Kompagni, Foren. Vice-Formand.	Labore.
København	Holger Jørgensen, Foreningens Kasserer.	Old stevedore.
Aalborg	Stevedorekompagniet.	Mamdresch.
Aarhus	Hassing & Drescher.	Dispatch.
Assens	Petersen & Jacobsen.	Lodsen.
Esbjerg	Ludvig Christensen,	Stevedore.
København	Københavns Stevedore Kompagni, Niels Juelsg. 8. (Søren Olsen)	„Klis“. Stevedoren.
Holbæk	S. I. Sørensen.	Stevedoring.
Horsens	Søren Andersen.	Omøe.
Kalundborg	L. Omøe.	Spedition.
Nyborg	Mammen & Drescher.	Simonsen.
Odense	Simonsen & Møller.	Wessberg og Christoffersen.
Randers	Wessberg & Christoffersen.	Stevedoring.
Vejle	Vejle Stevedoreforretning.	

Stevedoring Rater ifølge Overenskomst med  
Dansk Dampskibsrederiforening og The Baltic  
and International Maritime Conference.

*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

## Owners' & Captains' Code

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by  
Nautical Publishing Co.  
33, Amaliegade, Copenhagen.

AKTIESELSKABET

## MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450 Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K

★

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTEURER

## BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

★

KONTRAHERTER FOR  
STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS



AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefoner: 40 - 91 &amp; 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr: »Skibsværftets

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde.  
 Fabrikante af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.  
 2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3500 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » 1000 » »

**Jørgen A. Rasmussen, Copenhagen K.**

Telegrams: Jorgaras

33, Amaliegade

World-wide supplies of

Bunker Coals, Fuel &amp; Diesel Oil, Stevedoring, Towage, Docking &amp; Shiprepairs, Insurance, Ships' Supplies

**RADIO-GAVER BREV-GAVER**Enhver Gave-Ordre ekspederes  
samvittighedsfuldt og prompte

Forlang vore Tryksager hvis de ikke findes ombord

**GAVE-TELEGRAM A/S**

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: GAVETELEGRAM · KØBENHAVN

**STEVEDORE-COMPAGNIET**

(HASSING &amp; DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

**DET FORENEDE FÆRGESELSKAB**

Kontor  
 Nordre Toldbod  
 København K.  
 Telefoner Central  
 45 62 & 10 562

anbefaler sig med  
**MOTORBAADE**  
 til Proviant, Stores, Færge samt  
 Trosseføring, overalt i Havnen  
 og paa Rheden.

**SCANDINAVIAN COAL BUYERS****IN A NUTSHELL**

GUIDE TO SCANDINAVIAN COAL IMPORTERS,  
 COAL AGENTS AND SHIPOWNERS

Price, 10/-, post free.

SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE

(The International Weekly)

33, Amaliegade

Copenhagen, Denmark

**FOREIGN BUNKERING**

TOWAGE  
 STEVEDORING  
 PROVISION-  
 AGENTS

**DANISH MARITIME SERVICE**TELEGRAMS:  
"AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

**COPENHAGEN**

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 35

FREDAG 31. AUGUST 1934

41. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1934

Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleum A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Ronne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegrafskib  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phoenix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugserelskaber.

## FRA UGE TIL UGE

Af Axel Gerfalk.

### DEN INTERNATIONALE KONFERENCE

Hvis Spørgsmaalet om Subsidier kommer til at spille en afgørende Rolle paa Skibsfartskonferencen i London er denne paa Forhaand dødsdømt, da hverken Amerika eller Frankrig eller Italien vil opgive visse Subsidier, men derimod er villig til at drøfte en international Overenskomst paa Grundlag af Oplægning, der garanteres af de nationale Skibsfartsorganisationer og med de respektive Stater bag denne Garanti, saaledes at Overenskomstbryderne kan »straffes« med Bøder eventuelt med forhøjede Havneafgifter.

Delegerede fra de danske, norske og svenske Rederiforeninger har i disse Dage afholdt Møde her i København. Man har selvfølgelig og i Detailler drøftet den Politik, der fra Nordens Side burde føres ved Konferencen i London, som alle er klar over vil blive af gennemgribende Betydning for baade de internationale og den skandinaviske Skibsfarts Fremtid. Ved denne Lejlighed som saa ofte før vil Norden staa samlet.

### I GODE HÆNDER

Som berørt i sidste Nummer af dette Blad er vort smukke Skoleskib *Danmark* hjemkommen fra sit Sommertogt, og i Onsdags gik det, efter et Par Dages Ophold udfor Vedbæk, i Dok hos Burmeister & Wain for Bundmaling. *Danmark* gøres derefter klar til Proviantering for sit næste Atlanterhavstogt, og den 4. September sker Overtagelsen af 43 nye Elever, hvoraf de 38 kommer fra »Georg Stage«. Antagelig den 6. September staar Skoleskibet ud paa sit Atlanterhavstogt med gamle og nye Elever — mellem 115 og 120 — og det er foreløbig Meningen at besøge en brasiliansk Havn.

I nær Fremtid udkommer en Beretning givende et Billede af de Erfaringer, som Skoleskibets prægtige Fører, Kaptajn Ankersø og dets Bestyrelse har høstet i Løbet af *Danmark's* første Leveaar. Den vil sikkert blive interessant Læsning, og man vil antagelig paa Grundlag heraf kunne danne sig en bestemt Opfattelse af, om et Aars Skoleskibs-Uddannelse ikke er tilstrækkelig Sejlskibsuddannelse for vor Handelsmarines kommende Befalingsmænd. Et er givet, at den Uddannelse, der gives ombord, er første Klasses; med Glæde konstaterer man den Forvandling fra Dreng til maaltbevidst ung Mand, som et saadant Aar ombord betyder. Skibets Fører og dets Bestyrelses Formand, Navigationsdirektør, Kommandør Lorck er begge fortræffelige Sømænd. Men de er ogsaa Pæ-

dagoger af den rette Art: Elevernes Undervisning bestaar ikke alene i den teoretiske og praktiske Søkundskabs Selvfølgeligheder; den er i allerhøjeste Grad anlagt som karakterdannende, det som det virkelig kommer an paa for alle Mennesker og da navnlig indenfor et Fag, hvis Udøvere ofte uden Varsel og uden Tøven og med andres og eget Liv som Indsats paa eget Ansvar maa træffe Afgørelse og tage Beslutninger.

Efter disse faa Maaneders Forløb kan der selvsagt endnu ikke være dannet Tradition med Hensyn til Liv og Uddannelse ombord paa vort smukke Skoleskib. Den Proces foregaar jo forholdsvis langsom. Men Tradition er ikke alt, selv om den har sin store Betydning og gør saa mange Ting lettere. Selv i vor maskinelle Verden er Personligheden vedblivende det vigtigste, og det er pragtfuldt for Eleverne og en lykkelig Ting for de to Partnere i Skoleskibet — Staten og Skibsfarten — at Ledelsen er betroet to saa helstøbte Personligheder som Navigationsdirektøren og Skoleskibets Fører.

### DANSK-ITALIENSK SAMHANDEL

Der var begyndt at blomstre en rigtig pæn Samhandel op mellem Italien og dette Land. Vi fandt pludselig dér et af de »sekundære« Markeder for vort Landbrugs kolossale Overproduktion, et af disse »sekundære« Markeder, der er af saa svimlende stor Betydning for samme Landbrug. Samtidig nedskar vi kraftigere og kraftigere vor Import af italienske Varer og lukkede helt for Importen af italiensk Ost. Og saa var Spillet gaaende ....

I Morgen kommer hertil en Delegation af fremragende italienske Erhvervsledere for at forhandle og

undersøge Mulighederne for en Udbygning af den dansk-italienske Samhandel. Delegationens Formand er Præsidenten for »Istituto Nazionale per l'Esportazione« (alm. kaldet *INE*) Dr. Ferruccio Lantini, der er Medlem af Parlamentet i Rom.

De andre Medlemmer er:

For Istituto Nazionale Esportazione (*INE*) Dr. Domenico Maitan, Chef for Landbrugets Handelskontor, og Dr. Pietro Vallis, Inspektør ved *INE* i Hamborg;

for Korporationsministeriet: Comm. Dr. Elisio Ballerini, handelskyndig Raadgiver ved den nationale fascistiske Industrisammenslutning, Comm. Dr. Francesco Coppola d'Anna, Chef for Kontoret for økonomiske Studier ved Associationen af italienske Aktieselskaber, og Rag. Armanio Gariboldi, Gruppechef i Risindustrien;

for den nationale fascistiske Handelssammenslutning: Gr. Uff. Giovanni Viola, Formand for den nationale fascistiske Sammenslutning i Vin- og Oliehandelen, Pietro Salvo, M. P., der er Viceformand, og Comm. Edoardo Chiozzi, Formand for den fascistiske Sammenslutning af Handelsagenter og Repræsentanter;

for den nationale fascistiske Sammenslutning af Landbrugere: Dr. Salvadori, Inspektør ved Exportør-sammenslutningen.

I de tre Dage Delegationen opholder sig her i København var det at haabe, at der blev skabt et Grundlag for den stærkt tiltrængte Udvidelse af de to Landes Samhandel.



## EN ANALYSE AF STORBRITANIENS KONKURRENTER I FRAGTTONNAGE

FORTSAT FRA NR. 34, SIDE 392

### III.

#### JAPANS »OPHUGNINGS- OG NYBYGNINGS POLITIK«

Medens Amerikas Trampskibs-Flaade kun i ubetydelig Grad er blevet forringet i de sidste Par Aar, er Japans blevet formindsket med 28 Skibe paa 112,030 Tons, d. v. s. med 7 Procent. I samme Periode er den britiske Tramp-Flaade blevet formindsket med 185 Skibe paa 873,750 Tons eller 15,6 Procent. I Oktober 1932 indførte den japanske Regering et Ophugnings- og Nybygningsprogram i Kraft af hvilket 400,000 Tons gamle Skibe skulde ophugges og 200,000 Tons nye bygges. Dette Program er nu gennemført, idet 94 Skibe paa 399,122 Tons er blevet ophugget for nylig og 31 Skibe paa 199,310 Tons er blevet bygget. De ophuggede Skibe, vi her refererer til, bestod hovedsagelig af søgaaende Trampskibe og nogle Skibe paa under 3000 Tons, der var engageret i Kystfarten. De nye Skibe, der er blevet bygget, hører alle til den søgaaende »cargo-liner« Type.

Den japanske Regering har nu i Sinde at fortsætte denne »Ophugnings- og Nybygningspolitik«, idet der i de næste fem Aar skal ophugges 500,000 Tons gamle Skibe og bygges et tilsvarende Antal nye. De nye

Skibe, der skal bygges, skal alle være »cargo-liners«, mens de ophuggede Skibe vil komme til at bestaa af forholdsvis flere »cargo-vessels« end ved det forrige Projekt. Der er derfor kun ringe Tvivl om, at den Del af japansk Flaade, der er engageret i den oversøiske Fart, om fem Aar vil komme til at bestaa af hurtigtgaaende, fuldt moderne »cargo-liners«, der løber i regelmæssig Drift paa alle Stillehavets Ruter samt paa de vigtigste europæiske Pladser. De Trampskibe, der endnu vil være tilbage, vil udelukkende blive anvendt til Kysttrafikken og andre nærliggende Ruter. Til dette Formaal kan med Lethed anvendes een Million Tons af disse Skibe. Japan som Konkurrent paa de frie Markeder — d. v. s. de store Trampruter — behøver man slet ikke at tage Hensyn til. Japan er nemlig overhovedet ikke interesseret heri.

#### DEN AMERIKANSKE SKIBSFARTS FREMTID

Siden Vaabenstilstanden har De forenede Stater ikke ført nogen maalbevidst og konsekvent Skibsfartspolitik. Præsident Roosevelt er ikke blot en Handlingens Mand, men er tillige stærkt toeretisk interesseret i og godt inde i Skibsfartssager. Det er

en kendt Sag, at han er Modstander af det nuværende Subsidiesystem, selv i de Tilfælde, hvor disse Subsidier er kamouflerede i Form af Postkontrakter, og er fast besluttet paa at afskaffe dem. Samtidig kan han, som alle andre, indse, at hvis det amerikanske Folk vil have deres egen Handelsflaade, er det nødvendigt at subsidiere denne, hvis man vil opnaa gode Differentialomkostninger for Skibenes Bygning og Drift. Før Aaret er omme, burde Hovedtrækkene ved den Skibsfartspolitik, som Amerika vil føre i Fremtiden, kunne bekendtgøres for Offentligheden. Hvilken Politiker det sandsynligt, at U. S. A. vil slaa ind paa?

Formodentlig vil U.S.A. basere deres Politik paa Japans. Amerika vil heller ikke indlade sig paa en hasarderet Trampskibsfart, men vil koncentrere sig om Udviklingen af »cargo-liner« Servicen. Paa et Par faa Undtagelser nær, som reserveres til Kystfarten, vil den eksisterende Flaade af Trampskibe blive ophugget — muligvis vil nogle endda blive nedsænket paa Havets Bund. De i Øjeblikket eksisterende amerikanske »cargo-liner« Ruter vil faa en bedre Service, idet man vil indsætte Skibe i Driften med en større Hastighed, nemlig 15 til 16 Knob. Amerikanerne vil sikkert stille mod at faa en moderne »cargo-liner« Flaade paa 3,000,000 Bruttotons sammenlignet med Japans tilsigtede Flaade paa 2,000,000 Tons og Storbritanniens tilsigtede Flaade paa 6,000,000 Tons.

#### HVORLEDES UNDGAAS EN »CARGO-LINER« KRIG

For U.S.A.'s og Japans Vedkommende, behøver den britiske Reder ikke at frygte Konkurrencen paa Trampfartens Omraade, men en Udvidelse og Forbedring af cargo-liner Servicen i disse to store maritime

Lande kan faa alvorlige Følger for ham. En Krig paa cargo-liner Servicens Omraade vil derfor synes uundgaaelig mellem disse tre Lande, medmindre man kan træffe en indbyrdes Overenskomst. En saadan Krig vilde ikke falde ud til Fordel for nogen af Parterne og kunde, som Lord Essendon utallige Gange har foreslaaet, undgaas ved en hurtig international Aktion, hvor alle Parter i fuld Fordragelighed og under tilbørlig Hensyntagen til den enkelte Nations berettigede Krav og til de faktisk herskende Forhold fandt en Ordning, der kunde tilfredsstille dem alle sammen.

Verdens tre betydeligste Søfartsnationer vil i Øjeblikket være i Stand til at være Pionerer for en Fællespolitik, der kunde løse de vanskelige Problemer, Skibsfarten staar overfor, paa en saadan Maade, at hvis ikke alle andre søfarende Nationer gik med til den ad Frivillighedens Vej, maatte enhver af de paa-gældende Nationer eller enhver Koalition af de paa-gældende Nationer nødtvungent finde sig i den. Vi vil i denne Forbindelse tillade os at antyde, at Nutidens Skibsfartsproblem ikke er et Trampproblem, men et Linerproblem. Alle Kendsgerninger synes at pege i denne Retning. I Sammenligning med Trampskaberne er Liner-Selskaberne kun faa i Antal og har i Aarevis været vant til at arbejde sammen i Konferencer paa snart sagt alle Ruter. Disse Konferencer kunde muligvis anvendes som Fundament til en fælles international Konference, hvor Hovedprincipperne for et fremtidigt Samarbejde kunde foreslaas og ratificeres. Men det første, absolut nødvendige Skridt i denne Retning er, at de britiske amerikanske og japanske Liner-Selskaber kan finde hinanden, ellers kan en saadan Konference ikke føre til noget.

## \* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING \*

København, den 28. August 1934.

Med Undtagelse af Nord- og Østersømarkederne — hvor Forholdene i Øjeblikket er ret uholdbare — er der for øvrigt en ganske god »all round« Efterspørgsel, og det er glædeligt, at Interessen ogsaa udstrækkes til Okt./Novb. eller endog senere Afskibning. Østen, Australien og La Plata er til Stadighed de ledende Markeder, og Raterne har ikke alene kunnet opretholdes, men er i flere Tilfælde forbedret noget. Nord-Amerika/Montreal og Pacific er derimod mindre gode, men ogsaa her spores lidt mere Liv — baade i de almindelige Trades og for Tonnage paa Timecharter-Basis.

De politiske Forviklinger rundt omkring i Verden, Børsrygter og Valutasvingninger gør selvfølgelig sit til at skabe et ret omskifteligt Fragtmarked, men der hersker dog gennemgaaende en lysere og sundere Tendens, som forhaabentlig faar Chance til at udvikles, uden at de nævnte Faktorer skal komme til at spille en for stor Rolle.

#### TRÆLASTMARKEDET

fortsætter paa nogenlunde samme Basis som i de sidste 3—4 Uger, d. v. s. meget utilfredsstillende, og det er beklageligt, at Befragterne har saa let ved at gennemføre deres Fragtideer, til Trods for de mange Skuffelser baade i Indtagende og Ekspedition. Enkelte straalende Eksempler har været nævnt, men disse opvejer ikke de mange mindre straalende Tilfælde, og hvad Glæde har Skibsfarten som Helhed af, at en 2,000 Fv. Baad — i enkelte Tilfælde — tillastes paa 1 Døgn eller 2? — Der er flere forskellige Aarsager til disse utilfredsstillende Forhold paa et Marked, som virkelig havde Betingelser for at kunne hævde sig, men disse Aarsager kan forhaabentlig snart udjævnes,

og monstro det ikke allerede er ved at gaa frem. Efterspørgslen lader i al Fald til at være i Stigning, ikke mindst for Oktober Lastning, og det er givet, at der skal udskibes store Kvanta indenfor smaa 2—3 Maanedere.

1,000 Std. Wiborg/Sharpness 33/-. 700 Std. Kaskø/Sharpness 34/-. 650 Std. Gdynia/Sharpness 33/3. 650 Std. Syd-Finland/Cardiff 33/6. 320 Std. Memel/Wisbech 37/-. 370 Std. Memel/Kings Lynn 36/-. 460 Std. Memel/Hull 35/-.

#### Noteringer:

Syd-Finland/London 28/6 30/-. Mid-Sverige/London 30/- 33/- efter Størrelse og Lasteplads.

Leningrad udbyder en Del Korn, Sleepers, Props og D.B.B., men der er intet særligt, og for

Hvidehavets Vedkommende er Stillingen nogenlunde den samme.

Canada møder frem med stadig flere Laster til uforandrede, men faste Rater.

#### KUL, KOKS etc.

Valutabesværigheder i Forbindelse med Stemvanskeligheder gør, at Markedet arbejder meget tungt, og det lidt, som gøres, sluttet til de samme træstøseløse Rater. Fra Østkyst England eller Skotland noteres gennemgaaende kun 3/9 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> for 3,000 Tonner, Helsingfors ca. 3/9 3,000 t., Immingham/Gefle 3/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 2,100 t., Østkysten/Haderslev 4/6 1,400 t.; Cardiff/København 4/- 2,850 t.

#### MIDDELHAVET etc.

Kulraterne holdes godt oppe for store Baade til det vestlige Middelhav saa vel som for smaa Baade i korte Trades. Cardiff/Vest Italien sluttet til ca. 7/- 6/7,000 t., Barcelona 9/- 5,500 t. Alexandria 763 7/6

6/8,000 t.; Øerne 7/6 2,600 t. Tyne/Vest Italien 7/6/7,000 t., 6/9 8,000 t., Alexandria 7/9, Pt. Said 7/6, Dakar 7/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. 2,650 t.

Hjemgaende byder ikke paa mange Muligheder. Donau/Kontinentet faar store Baade til 14/6, Option U.K. 15/-, Norden 16/- Oktb./Novb. Mariupol/U.S.A. 11/- Kul, Mariupol/Middelhavet 8/- Kul; Esparto Algiers/Garston 16/6 17/-, Watchet 15/- 15/6.

#### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Vestgaende udbydes en Del Byg og Rug fra Polen til Staterne og Canada, Kainit- og Kul-Raterne er i hvert enkelt Tilfælde saa nødtørftige som vel mulig, men der er ingen Mangel paa Tonnage.

Montreal/p.p.U.K. noteres til 1/9, Bristol Kanalen 1/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 2/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, A/R'dam 1/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. Cuba/U.K. 13/6 6,600 t., 14/6 Bordeaux 3,800 t., 15/6 Partlast Bordeaux. Bomuld Gulfen/Japan 27 c., Bremen 26 c. Kul Hampton Roads Monte Video 11/-. Svovl Gulfen New Zealand 21/-. For øvrigt er det stadig Skrabjernlasterne, som dominerer — hovedsagelig til Japan.

Fra Vestkysten rapporteres en enkelt Slutning eller to til Europa, 20/- 20/6 »berth terms«.

#### SYD-AMERIKA

Wales/B. Aires har gentagende faaet Tonnage til 9/3, med 9/6d. fra Hull, 9/9 fra Methil; Wales/Rio 8/6

8/9. Kornmarkedet udfolder stadig en stor Aktivitet, og da der ikke er altfor mange usluttede Baade pr. September, kan Markedet formodentlig forbedres endnu noget. For 5,500 t. noteres fra n.a. San Lorenzo/U.K.A/H 18/- Sept., 17/6 Oktb., 17/3 17/6 November. Pr. Jan./Febr. rapporteres nye Slutninger til 17/- eller 6d. Fremgang; Rosario/Montreal har betalt 20/- Sept. Rosario/Norden 19/6 5,800 t. Oktb. B. Blanca/p.p. U.K. R'dam 8,000 t. 16/- Jan./Febr.

Chile/Tampa-Jacksonville range indikerer \$4.50 7/8,000 t., 20/- 5,000 t. Cape Town og Lorenzo Marques.

#### ØSTEN

Syd Australien/Europa er sidst gjort til 28/6 9,000 t., 29/- 7,800 t. pr. Oktober, Vest Australien 27/6 7,000 t. Oktb. Dalny har gentaget 27/6 Sept., men Sept./Oktb. betinger kun 26/- 26/9, Oktb./Novb. 25/6 26/6. Saigon/Frankrig 11,000 t. Oktb. 26/-, 7,000 t. Oktb. 29/-, 7,000 t. Novb. 26/6, Madras/E.C.U.K./Kont. 27/9 Sept. Mauritius/Montreal 6,000 t. Sukker 20/-.

#### TIMECHARTER

Trip: 55/7,500 t. del. New York/redel. U.K. Kont. \$1./1.10. 10,000 m/v del Syd-Australien redel. Japan 4/-. 10,400 m/v. del. N. Pacific redel. Kina/Japan 4/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d.

Vest Indien: 2,800 t. 3 Maaneder \$ 1.25.

## HAVNETRAFIKKEN PAA ROTTERDAM OG NIEUWE WATERWEG

I JULI 1934.

I Følge foreliggende Meddelelser stiller Indklareringsstaterne til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, samt Nabolandenes Havne, for de første 7 Maaneder af indeværende Aar, sammenlignet med samme Periode i Fjor, sig saaledes:

	NIEUWE WATERWEG		ROTTERDAM	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1934	7,395	11,869,653	6,000	9,309,440
1933	6,629	10,824,848	5,365	8,115,070
Forsk. . . . .	+ 766	+ 1,044,805	+ 635	+ 1,194,370

	HAMBORG		ANTWERPEN	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1934	9,308	10,602,467	5,835	11,755,690
1933	10,221	10,355,234	5,625	11,726,054
Forsk. . . . .	+ 913	+ 247,233	+ 210	+ 29,636

I de første 7 Maaneder af indeværende Aar var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg og til Rotterdam henholdsvis 113,963 Tons større og 2,446,250 Tons mindre end til Antwerpen.

Den samlede Skibstrafik paa de 3 europæiske Fastlands-havne har i Juli 1934 været 323,000 Tons større end i den forudgaaende Maaned og 296,000 Tons større end i Juli 1933. Forskellen i Tusinde Registertons af ankomne Søskibes Nettotonnage er for hver af Havnene, for Juli 1934, sammenlignet med:

	Juni 1934	Juli 1933
Nieuwe Waterweg	+ 153	+ 236
Rotterdam	+ 65	+ 122
Antwerpen	+ 65	+ 28
Hamburg	+ 59	+ 32

Rotterdams Andel i den samlede Skibstrafik paa Nieuwe Waterweg er denne Gang faldet til 79,0 pCt. mod 82,2 pCt. i den forudgaaende Maaned og 82,8 pCt. i Juli 1933. Forholdet mellem Skibstrafikken paa Rotterdam og paa Antwerpen var i Juli 1934 49,58 til 50,42 mod 50,35 til 49,65 i den forudgaaende Maaned og 47,92 til 52,08 i Juli 1933. I Procent af ankomne Søskibes Nettoindhold var hver Havns Andel i den samlede Skibstrafik:

	Juli 1934	Juni 1934	Juli 1933
Nieuwe Waterweg	37,98	37,34	35,36
Rotterdam	29,99	30,75	29,28
Antwerpen	30,51	30,24	31,83
Hamburg	31,51	32,42	32,81

Af Tilforsler i de første 7 Maaneder af indeværende Aar, sammenlignet med samme Tidsrum i Fjor, nævnes:

	Jan./Juli 1934	Jan./Juli 1933
Kul	584,000 Tons	507,000 Tons
Erls	2,607,000 —	1,584,000 —
Andet Masse-gods	386,500 —	313,000 —
Jordolie	494,000 —	414,000 —
Spiseolier og Tran	45,000 —	38,500 —
Korn	1,797,000 —	1,907,000 —
Korn	672,000 Sække	792,000 Sække
Trævarer	188,000 Kolli	200,000 Kolli
Metalvarer	1,917,500 —	1,587,000 —
Stabel- & Kolonial-varer	2,650,000 —	2,277,000 —
Frugt	2,864,000 —	2,982,000 —
Andet Stykgods	3,197,000 —	3,206,000 —
Bananladninger	60 Baade	65 Baade

Oversigt over Antallet af Skibe og Tonnagemængde, fordelt efter Nationalitet, Indgaaet til Rotterdam i Juli 1934, samt Antallet af udgaaende Skibe:

	Indgaaende Skibe		Udgaaende Skibe	
	Antal	Netto Tons	m. Ladn.	i Ball.
U. S. A.	16	56,848	12	3
Belgien	1	1,142	1	2
Danzig	2	9,741	3	
Danmark	14	24,305	8	4
Tyskland	218	305,350	177	32
Estland	1	798		1
Finland	10	11,713	9	
Frankrig	57	95,569	47	9
Grækenland	9	23,548	8	5
Storbritannien	186	317,891	134	35
Italien	35	104,286	28	2
Jamaica			3	
Jugoslavien	5	12,623	3	2
Japan	6	31,099	7	
Letland	6	11,259		10
Lithauen	1	592		1
Mexico				1
Nederlandene	241	300,556	157	43
Norge	62	132,625	29	22
Panama				1
Polen	5	6,435	5	
Portugal	2	2,752	2	1
Rumænien	1	1,698		
Rusland	5	13,446	3	2
Spanien	5	11,380	3	1
Sverige	57	72,319	45	12
Ialt:	945	1,547,975	684	189

Ialt udgaaet: 873 Baade.

## PRØVETUR MED S.S. »ALICE ROBERT«

Nakskov Skibsværft afholdt, som korteligt omtalt her, den 15. August 1934 Prøvetur med sin Nybygning Nr. 59, s.s. »Alice Robert«, bygget til Compagnie Franco Coloniale de Navigation, S.A.R.L., Paris.

Skibet har følgende Hoveddimensioner: Længde mellem Perpendikulærer 290'—0", Bredde paa Spant 48'—0", Dybde 25'—2", Lasteevne ca. 3500 Tons.

Skibet er bygget som Lastdampskib med lang Bak, Poop og med Krydserhæk til Bureau Veritas højeste Klasse.

Huse paa Baadedæk og Kommandobro er indrettet paa Broen midtskibs, og Skibet er forsynet med Dobbeltbund i hele Skibets Længde, delt i 10 Afdelinger.

Skibet har 2 Master, 4 Samsonposter og 4 Luger, som betjenes af 7 Stk. Lossebomme med 5 Tons Løfteevne. Ved Lugerne er anbragt 7 Stk. 3 Tons Damp-Lossespil og paa Bakken 1 Damp-Ankerspil, alle af Fabrikat De Forenede Maskinfabrikker, Nakskov.

Styringen af Skibet foregaar ved en Damp-Styremaskine, ligeledes af Fabrikat De Forenede Maskinfabrikker, Nakskov, og anbragt Agter i Poopen.

Skibet er forsynet med Radiopejleapparat; der er endvidere installeret Radiosender for saavel korte som lange Bølger af Fabrikat Compagnie Radio-Maritime, Paris.

Skibet har Dobbeltpladeror konstrueret som Strømlinieror.

Skibets Lastrum er særlig indrettet for Frugtfart med Frugtdæk i alle Laster. Alle Lastrum er isolerede og nedkøles med Luft ved et Kølemaskineri fra Thomas Ths. Sabroe & Co., Aarhus.

Officerernes Kamre samt en Salon er indrettet i et Hus midtskibs paa Hoveddækket. Kaptajnens Apterling er indrettet i et Hus paa Baadedækket, og paa Kommandobroen er i et Dækshus af Teaktræ indrettet Bestiklukaf og Rediorum etc., og alle Rum er i enhver Henseende komfortable og rummelige.

Skibet har desuden Plads til 8 Passagerer i smukke 2-Mands Kamre.

Mandskabslukaferne samt 2 Messer for Dæksfolk og Fyrbødere er indrettet Agter i Poopen.

Maskinlæggat består af en Dampmotor fra Frederiksstad med Verksted paa 1700 I.H.K. og 2 oliefyrede Kedler.

s.s. »Alice Robert«, som allerede er det 7. Frugtskib, Nakskov Skibsværft har bygget i de sidste 3 Aar, er bestemt for Transport af Bananer mellem Conakry (Fransk Vestafrika) og franske Havne.

I Prøveturen deltog fra Rederiet Skibsreder L. Martin og Inspektør Vaillant, Konsul R. Belle fra Den franske Legation og Skibsreder Knud Lauritzen, Inspektør H. Overgaard og Kaptajn Troest fra Dampskibsselskabet »Torm«, Direktør Hallager fra The Texas Company, Inspektør Scherffenberg og Inspektør Saabye fra Bureau Veritas med flere.

Prøveturen forløb tilfredsstillende i enhver Henseende, og Skibet opnaede paa den maalte Mil en Fart af ca. 16 Knob.

Efter Prøveturens Afslutning returnerede Skibet til Nakskov for at indtage Proviant, Olie etc., hvorefter det antagelig paa Fredag tiltræder sin 1. Rejse til Nantes.

### HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

#### En urigtig Meddelelse.

Det forholder sig selvsagt ikke rigtigt, naar et udenlandsk Søfartsblad for en Uge siden fortalte, at den britiske Regering ikke vil modtage de skandinaviske Landes og Nederlands diplomatiske Henvendelser om Samarbejde mod Subsidie-Politikken men istedet vil forlange en Afstemning blandt Rederne i Sverige og andre Lande, om hvorvidt de ønsker Samarbejde om en foreslaaet Oplægningsplan. Hvis Majoritet opnaas, skulde man paany henvende sig til Regeringen.

Det siger sig selv, at den britiske Regering ikke henvender sig til Rederne i andre Lande eller foranstalter nogen Slags Afstemning til Kontrol af Regeringernes diplomatiske Henvendelser.

Regeringerne blander sig ikke i andre Landes indre Anliggender paa den Maade.

For øvrig har jo den britiske Regering taget den diplomatiske Henvendelse til Efterretning og offentlig henvist til den.

Talen om Oplægningsplanen viser direkte hen paa Oprindelsen af det anførte.

Selv om en eller anden Tjenestemand skulde have ladet sig forlede til at give slige Tanker som den nævnte Til-

slutning, er det ikke derved givet at det er Regeringens Politik, tværtimod.

Hvis man fra britisk Side skulde gaa ind for Samarbejde om et eller andet Forslag paa international Basis, vil den sikkert henvende sig til Regeringerne om Sagen.

Det er ogsaa givet, at den norske Rederibedrift i en Sag som denne vil gaa Vejen om den norske Regering. Den vil ikke i noget Tilfælde lade sig repræsentere overfor et andet Lands Regering af internationalt tilsluttede Organisationer.

Norges Handels og Søfartstidende.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Indkomne Skibe i Kbhvns. Havn i Juli Maaned 1934.

Nation	Antal	Registrertons
Danske .....	2,368	440,127
Svenske .....	428	87,682
Norske .....	15	17,895
Tyske .....	99	32,764
Engelske .....	32	132,376
Franske .....	2	1,626
Finske .....	36	23,715
Hollandske .....	25	21,996
Belgiske .....	1	6,521
Lettlandske .....	4	4,029
Estlandske .....	16	6,159
Islandske .....	3	2,260
Amerikanske .....	7	19,082
Græske .....	2	5,013
Polske .....	4	7,008
Østrigske .....	1	133
Ialt....	3,038	808,386

#### Fartstillaget er skattepligtigt.

En Skibsfører, der for Skatteaaret 1933—34 har selv angivet sin Indkomst til 7,953 Kr., og som af Korsør Købstads Ligningskommission blev ansat til en skattepligtig Indkomst af 9,110 Kr., havde til Landsoverskatteraadet klaget over, at Skatteraadet for Slagelse Skattekreds havde stadfæstet denne Ansættelse.

Det fremgaar af Sagens Oplysninger, at Klageren i det til Grund for Ansættelsen liggende Regnskabsaar fra sit Rederi har faaet udbetalt et saakaldt Middelhavstillæg, stort 1,377 Kr., samt at han ikke har medtaget dette Beløb ved Indkomstopgørelsen. Skatteraadets Forhøjelse af Selvangivelsen er begrundet med, at Middelhavstillaget maa anses indkomstskattepligtigt.

Der er for Landsoverskatteraadet af Rederiet oplyst, at det omhandlede Middelhavstillæg nærmest er beregnet til at dække saadanne ved længere Fraværelse fra Hjemlandet foranledigede Merudgifter, som henhører under Privatforbruget, hvorfor Landsoverskatteraadet har afsagt Kendelse om, at det nævnte Tillæg rettelig vil være at medregne til den skattepligtige Indkomst.

#### Russerne hos B. & W.

Den russiske Flyvedelegation, som er her i Anledning af Luftfartsudstillingen i »Forum«, var i Tirsdags sammen med Udstillingens Præsident, Direktør Tyge J. Rothe og Direktør Aug. Gihm, paa Besøg i B. & W.s Maskinværksteder, som de besaa med megen Grundighed.

Flyverne havde særlig Interesse af Skibsværftet, hvor som bekendt »Tjeljuskin« blev bygget. Besøget varede i flere Timer, og Russerne søgte, saa godt de nu kunde gøre sig forstaaelige, at faa alle Oplysninger om de verdensberømte Motorer.

## DE SKANDINAVISKE SØMANDSHJEM

I FREMMEDE HAVNE

#### ANTWERPEN:

14 Ankerrui. Telef. 22869. Telegramadr.: »Scandhome«. Bestyrer A Kildahl.

#### HAMBURG:

Hafenfor 3, Hamburg 3. Telef. 366867. Telegramadr.: »Scandhome«. Bestyrer H. J. Hansson.

#### MARSEILLE:

108, Boulevard de Paris. Telef. Colbert 50-85. Telegramadr.: »Scandhome«. Bestyrer Alf Tollefsen.

#### ROTTERDAM:

Willemsplein 8—9. Telef. 57174. Telegramadr.: »Scandhome«. Bestyrer V. Norenberg.

#### ROUEN:

Rue St. Jacques 22. Telegramadr. »Scandhome«. Bestyrer J. Degner-Jensen.

Hjemmenes Bestyrere sørger for: 1) Sømænds Indkvartering, 2) Hentning og Ombordbringelse af Tøj, 3) hurtig Hjemsendelse af Penge eller Opbevaring deraf, 4) paa Rederiernes eller Kaptajnens Anmodning skaffer de Folk til Skibene uden nogen Udgift for Søfolkene.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## AABENRAA

**P. F. CLEEMANN**ETABLERET 1879  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AABENRAA**

Statstelefon 182 - 482    Telgr.-Adr. Cleemann

## HOLBÆK

**JØRGEN L. FISKE**(H. MUNCH'S EFTFL.)  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
(SHIPBROKERS SCHIFFSMÄKLER SKEPPSMÄKLARE)  
HAVNEVEJ 40  
Telefon Nr. 166    **HOLBÆK**    Telgr.-Adr.: »Fisker»  
ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN  
Lloyds Agent  
Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

## AALBORG

**RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.**  
(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)  
**AALBORG**LLOYD'S AGENT  
Telefon: 4120    Telegram-Adr.: »Maritime»  
Statstelefon: 16

## KJØGE

**F. OHLSSON'S EFTF.**ETABLERET 1878  
INDEHAVER: A. SØRENSEN  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**KJØGE**

Telegramadresse: OHLSSON    Telefon Nr. 6

## AARHUS

**BERGMANN, SMITH & CO.**  
SKIBSMÆGLERE  
**AARHUS**TELEFON 1901 - 4019    TELEGR.-ADR. »BERGSMITHS»  
STATSTELEFON 13

## KØBENHAVN

**ALFRED CHRISTENSEN**Telgr.-Adr.: Alfred    AMALIEGADE 43    Telf. 221  
Dampskibsreder  
Dampskibs- og Havariagent  
Befragtningsforretning**Rasmus Christensen**  
Statsautoriseret Skibsmægler  
**AARHUS**

Telef. 149. Statstelf. 99. Telgr.-Adr. „Racist“

**MARIUS NIELSEN & SØN**Edsv. Skibsmægler & Dampskibsrederi  
DAMPKIBS- & HAVARIAGENT  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
Tel.-Adr. »Mariusen»    Kalvebod Brygge 4  
Statstelefon 196    København V.**Carl v. d. Hude,**  
Edsv. Skibsmægler  
Etableret 1876  
**Aarhus**

Telgr.-Adr.: Hude    Telefon 81 - 82. Statstelefon 8

## NØRRESUNDBY

**N. C. BACH**EDSV. SKIBSMÆGLER  
Etableret 1896  
**NØRRESUNDBY**

Telefon 1047 - 2161    Telegram-Adr.: BACH

## BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**  
SKIBSMÆGLER  
**BANDHOLM**British Vice-Consulate for Lolland-Falster  
Landmandsbankens Bandholm Agentur    Telegram-Adresse: »HOVMAND»  
Telefoner 11 & 41

## RANDERS

**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**INDEHAVER J. CHR. J. BACH  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**RANDERS**Statstelefon No. 9 - Telefon No. 70 & 1299  
Telegram-Adresse: Broker

## FAABORG

**P. A. NIELSEN**  
EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION - ASSURANCE  
**FAABORG**

Telegramadresse: NIELSEN    Telefon Nr. 9 &amp; 509

**CARL HASSAGER & CO**Indehaver V. H. NISTED  
Statsautoriseret Skibsmægler  
**RANDERS**  
Telefoner 91 & 92    Telegram-Adr. "Hassager"  
Statstelefon 17

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Udførslen af polske Kul over Danzigs Havn i Juni Maaned 1934.

Kgl. Generalkonsulat, Danzig, meddeler, at der over Danzig Havn ifølge derom modtaget Oplysning gennem det henværende Havneudvalg i Løbet af Juni Maaned er udført 188,736 t. Kul, deraf til Danmark 6,490 t. mod 235,763 t., deraf til Danmark 23,263 t. i Maj Maaned 1934.

Udførslen er fordelt paa følgende Maade:

Sverige .....	42,208
Danmark .....	6,490
Italien .....	57,015
Frankrig .....	64,617
Norge .....	3,000
Tyskland .....	420
Irland .....	13,218
Island .....	1,768
	<hr/>
	188,736

### Polens Kuleksport i Juli.

Gesandtskabet i Warszawa indberetter Tallene for de fra Polen i Juli Maaned d. A. eksporterede Kwanta Kul, saaledes som Eksporten fordeler sig paa de forskellige Lande: i 1000 Tons

Østrig .....	70
Ungarn .....	3
Czekoslovakiet .....	39
Sverige .....	157
Norge .....	24
Danmark .....	64
Island .....	1
Finland .....	10
Letland .....	7
Estland .....	2
Frankrig .....	75
Belgien .....	29
Holland .....	24
Irland .....	43
Schweiz .....	11
Italien .....	127
Jugoslavien .....	1
Algier .....	18
Fjerne Orient .....	2
Bunkerkul .....	38
	<hr/>
Ialt.....	746
Danzig .....	32
	<hr/>
Ialt.....	778

### Skibsførernes rifede Vaaben.

Under den 19. Januar 1931 indgik Skibsførerforeningen til Justitsministeriet med et Andragende om Tilladelse til, at Skibsførere, der skifter Skib eller fratræder deres Stilling, maa medføre deres Skydevaaben.

Paa Andragendet, der var offentliggjort i Medlemsbla-

det for Februar 1931, modtog Skibsførerforeningen under den 22. April nedenstaaende Svar fra Justitsministeriet:

»Justitsministeriet har i Dag tilskrevet Departementet for Told- og Forbrugsafgifter saaledes:

I Anledning af det med Tolddepartementets Skrivelse af 11. April 1931, J. Nr. A. 2987, hertil tilbagesendte Andragende, hvori Den almindelige danske Skibsførerforening anholder om Tilladelse for Skibsførere til at medtage Skydevaaben, naar de skifter Skib eller fratræder deres Stilling, skal man herved meddele, at Justitsministeriet er enig med Tolddepartementet i, at Toldvæsenet bemyndiges til at tillade, at Skibsførere, der fratræder eller tiltræder Stilling, indfører, henholdsvis udfører de til deres Udrustning hørende Vaaben.

Hvilket man herved skal meddele under Henvisning til Foreningens Skrivelse af 19. Januar 1931.«

### Skibstrafikken paa Danzigs Havn i Juli Maaned 1934.

Antallet af de i Juli Maaned indgaaede Skibe var 461 med 240,290 N.R.T. mod 413 Skibe med 245,535 N.R.T. i Juni Maaned.

For udgaaede Skibes Vedkommende var Tallet 448 Skibe med 246,103 N.R.T. mod 418 Skibe med 245,124 N.R.T. i Juni Maaned.

Af de i Juli Maaned indgaaede Skibe indgik 270 Skibe med 133,597 N.R.T. i Ballast, medens 14 Skibe med 9,684 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med Juli 1933 skal anføres, at Antallet af de indgaaede Skibe var 351 med 221,973 N.R.T. og af da udgaaede Skibe 351 med 211,911 N.R.T.

Den danske Tonnage var med 75 Skibe med 42,181 N.R.T. Nr. 2 efter Tyskland med 208 Skibe med 85,823 N.R.T.

Den indgaaede Tonnage efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet:	Antal af Skibe:	Tonnage:
Danmark .....	75	42,181
Danzig .....	2	279
Tyskland .....	208	85,823
England .....	18	12,766
Estland .....	4	1,078
Finland .....	8	14,701
Frankrig .....	6	6,952
Grækenland .....	3	7,858
Holland .....	14	4,959
Jugoslavien .....	1	3,415
Letland .....	4	2,257
Litauen .....	3	1,105
Norge .....	22	10,241
Østrig .....	2	266
Polen .....	16	10,500
Sverige .....	71	30,216
Czekoslovakiet .....	2	442
Ungarn .....	1	2,722

## POSITIONSLISTE PR. 28. AUGUST 1934

### A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
s.s. *Aalborg* ank. London 23.8.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *Aarø*, Larsen, ank. Bandholm 26.8.  
m.t. *Aase Mærsk*, ank. Batoum 17.8.  
s.s. *Activ*, Lorentzen, afg. Aabenraa 27.8.  
m.s. *Africa*, Himmelstrup, pass. Port Said 23.8. p. R. t. Havre.  
s.s. *Agnete Mærks*, afg. Casablanca 13.8.  
s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Santos 25.8. til Kbhvn.  
s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Alfa*, pass. Gibraltar 17.8.  
m.s. *Alfa*, Christensen, afg. Leningrad 25.8. Kbhvn.  
s.s. *Algarve*, Lund, afg. Kbhvn. forv. 31.8. til Antwerpen.  
s.s. *Alsia*, Heindern, pass. Gibraltar 26.8. p. R. t. Marseilles.  
s.s. *Alssund*, Nielsen, afg. New York 25.8. til Norfolk.  
s.s. *Amalienborg* ank. London 23.8.  
m.s. *Amerika*, Knudsen, afg. Los Angeles 18.8. Panama Kanal.  
m.t. *Anna Mærsk*, ank. Yokohama 16.8.  
s.s. *Anna*, pass. Kbhvn. 20.8.  
m.s. *Annam*, Kragelund, ank. Kolsichang 15.8.  
m.s. *Anglo Mærsk*, ank. Buenos Aires 4.8.  
m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Kbhvn. 12.8. til Buenos Aires.  
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Kbhvn. 4.8. til Buenos Aires.  
s.s. *Arnold Mærsk*, ank. Blyth 16.8.

s.s. *Askø*, Kolster, ank. Pitena 21.8.  
m.s. *Asnæs*, Ankersen, afg. Aalborg 27.8.  
m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Colon o. z. 16.8.  
s.s. *Astrid*, Madsen, afg. Danzig 25.8. til Antwerpen.  
m.s. *Australien*, Rasmussen, ank. Kolsichang 22.8.

### B

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
s.s. *Bellona*, Hansen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
s.s. *Benedikt*, Bergstedt, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro-Nykøbing F. Ruten.  
m.t. *Bente Mærks*, afg. Rotterdam 11.8.  
s.s. *Bergenhus*, Schmidt, afg. Bergen 27.8.  
s.s. *Betty*, pass. St. Miguel 15.8.  
s.s. *Birgit*, Lisberg, afg. Lagos 28.8. til Accra.  
s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Kbhvn. 25.8.  
s.s. *Bodil*, pass. Gibraltar 21.8.  
s.s. *Bogø*, Nielsen, ank. Archangel 19.8.  
m.s. *Boringia*, Væring, ank. Aalborg 26.8.  
m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. New York 8.8.  
s.s. *Bothal*, Spelmann, ank. Bordeaux 27.8.  
s.s. *Botnia*, Ekholdt, afg. Reykjavik 25.8. til Leith.  
s.s. *Brasilien*, Aggerholm, afg. Lissabon 22.8. til Kbhvn.  
m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Algier 27.8.  
s.s. *Bretland*, Hansen, afg. La Rochelle 25.8.  
s.s. *Britta*, pass. Ushant 22.8.  
s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Oran forv. 27.8. til Algier.  
s.s. *Brosund*, Hansen, ank. Port Albany 25.8.  
s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Kbhvn. forv. 4.9. til Manchester.



## C

m.s. *California*, Andersen, afg. Nakskov forv. 30.8. til Buenos Aires.  
 m.t. *Caroline Mærsk*, ank. Stanlow 14.8.  
 m.s. *Caroline*, Jørgensen, ank. Skive 28.8.  
 s.s. *Carmen*, afg. Mo 18.8.  
 m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 m.s. *Chastine Mærsk*, afg. New York 10.8.  
 m.s. *Chile*, Hansen, afg. Singapore 21.8. til Port Said.  
 m.s. *Christian*, Rasmussen, afg. Vasa 18.8. til Plymouth.  
 m.s. *Christian Holm*, Groth, afg. Aruba 26.8. til England.  
 s.s. *Christiansborg* ank. Bardados 25.8.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Lissabon 21.8. til New York.  
 s.s. *Cimbria*, Bencke, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Holm, pass. Hammershus 25.8. p. R. t. Bordeaux.  
 m.s.: *Columbia*, Barfoed, afg. Sydney 22.8.  
 s.s. *Cornelia Mærsk*, ank. Leith 10.8.  
 m.s. *Cornwall* (Svendborg), Madsen, ank. Brest 19.8.  
 s.s. *Cyril*, Farup, ank. Dakar 24.8.

## D

s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. Kbhvn. 1.9. til London.  
 s.s. *Dagmar*, afg. Tunis 21.8.  
 s.s. *Dana*, Bang, afg. Bordeaux 28.8. til Barry Roads.  
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Shanghai 26.8. til Hongkong.  
 m.s. *Danmark*, Bjark, pass. Jamaica 24.8. p. R. t. Aruba.  
 s.s. *Delaware*, Christensen, afg. New York 22.8. til Oslo.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Aalborg 7.9. til Newcastle.  
 s.s. *Dorrit*, ank. København 20.8.  
 s.s. *Douro*, Nielsen, afg. Memel 1.9. til Kbhvn.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Akurerpi 29.8. til Isafjord.  
 s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## E

s.s. *Ebba*, afg. Bona 21.8. til Tunis.  
 s.s. *Ebro*, Ørbech, afg. Canneto Lipari 29.8. til Palermo.  
 s.s. *Edith*, pass. St. Miguel 16.8.  
 s.s. *Effe Mærsk*, afg. London 17.8.  
 s.s. *Egholm*, Brocks afg. Odense forv. 27.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Ellensborg* pass. Skagen 27.8.  
 s.s. *Elie*, Larsen, ank. Archangel 23.8.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, ank. Amsterdam 12.8.  
 s.s. *Elsborg* pass. Kbhvn. 26.8.  
 m.s. *Emanuel*, Hansen, ank. København 23.8.  
 s.s. *Emanuel*, Christensen, afg. Wasklot 17.8. til Garston, pass. Frederikshavn 22.8. p. R. t. Garston.  
 m.t. *Emma Mærsk*, afg. Liverpool 9.8.  
 s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Harstad 16.8.  
 s.s. *Energi*, Jørgensen, afg. Archangel 28.8. til Kbhvn.  
 m.s. *England* (D.F.D.S.), Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *England* (D.F.K.), Steengade, afg. Kbhvn. 27.8.  
 s.s. *Erna*, ank. Rouen 22.8.  
 s.s. *Erindring*, Jørgensen, afg. Stettin 29.8. til Stege.  
 m.s. *Erria*, Topp, pass. Port Said 26.8. p. R. t. Genoa.  
 m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Ester*, ank. Oran 21.8.  
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, ank. Zaandam 20.8.  
 s.s. *Estland*, Poulsen, ank. London 24.8.  
 m.s. *Europa*, Dahl, ank. Longview 24.8.

## F

s.s. *Falken*, Jønson, Kbhvn.-Nyborg-Rudkøbing-Svendborg Ruten.  
 s.s. *Fanø*, Korff, ank. Antwerpen 27.8.  
 m.s. *Fanø*, ank. Eyrebakki 20.8.  
 m.s. *Fanø*, Rasmussen, pass. Kbhvn. 20.8. p. R. t. Eyrebakki  
 m.s.: *Fionia*, Christensen, pass. Finisterre 26.8. p. R. t. London.  
 s.s. *Flynderborg* ank. Cartagena 25.8.  
 s.s. *Fredensborg* ank. Antwerpen 27.8.  
 s.s. *Frederiksborg* ank. Hull 15.8.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Kbhvn. 31.8. til Oslo.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimbsby Ruten.  
 s.s. *Frode*, afg. Frederikshavn forv. 1.9. til Bristol Kanalen.

## G

s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Antwerpen forv. 31.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Gautatyr*, Abrahamsen, ank. Fecamp 25.8.  
 s.s. *Georgia*, Jarltorp, afg. San Nicolas 1.9. til Frederikshavn.  
 s.s. *Gerda Toft*, pass. Kbhvn. 28.8.  
 s.s. *Gerda*, ank. Sunderland 21.8.  
 m.s. *Gertrude Mærsk*, ank. Savannah 13.8.  
 m.s. *Gloria*, Kromann, ank. Stubbekøbing 26.8.  
 s.s. *Gorm*, Bastholm, afg. Swansea 24.8. til Boston.  
 s.s. *Greta*, pass. Prawle Pount 5.8. p. R. t. Fort de France.  
 s.s. *Grønland*, Meinertz, ank. Gaynia 19.8.  
 s.s. *Gudrun Mærsk*, pass. Skagen 22.8. vestg.  
 s.s. *Gunvor Mærsk*, afg. Leningrad 13.8.  
 s.s. *Gunver*, pass. Gibraltar 22.8.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

28. 8. 34

LONDON.....	22,40	MADRID.....	61,60
NEWYORK.....	444,50	AMSTERDAM.....	303,90
BERLIN.....	174,80	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	29,75	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	105,45	HELSINGFORS....	9,95
ZÜRICH.....	146,65	PRAG.....	18,80
ROM.....	38,65	WARZAWA.....	85,40

## H

s.s. *H. H. Petersen*, Jensen, ank. Nykøbing F. 26.8.  
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Nørre Sundby 27.8.  
 s.s. *Halfdan*, Jørgensen, afg. Manchester 30.8. til Liverpool.  
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Gz. Yarmouth 23.8.  
 s.s. *Hans Mærsk*, ank. Leningrad 11.8.  
 s.s. *Harald*, Clemmensen, afg. Kbhvn. forv. 28.8. til Hundested.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Helga*, afg. Vlisingen 20.7. til Spanien.  
 s.s. *Helene*, afg. Kotka 16.8.  
 s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Bristol 14.8.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Swansea forv. 3.9. til Esbjerg.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Antwerpen forv. 28.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Hroar*, Pape, afg. Kbhvn. 6.9. til Hull.  
 s.s. *Hulda Mærsk*, afg. Kolding 17.8.

## I

m.s. *India*, Kruse, ank. Aarhus 26.8.  
 m.s. *Indien*, Broner, ank. Vancouver 25.8.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Boston 8.8.  
 s.s. *Inge Mærsk*, ank. Kbhvn. 15.8.  
 s.s. *Inger*, ank. Rosas 22.8.  
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Zaandam 22.8.  
 m.s. *Irland*, Petersen, afg. New York 23.8.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Kbhvn. 2.9. til Thorshavn.  
 s.s. *Ivar*, Clausen, afg. Swansea 14.8. til Quebec/Montreal.

## J

s.s. *Jacob Mærsk*, afg. Dublin 17.8.  
 s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Danzig 25.8.  
 m.t. *Jane Mærsk*, afg. Rouen 15.8.  
 m.s. *Java*, Skjoldam, ank. Kbhvn. 26.8.  
 s.s. *Jenny*, pass. Gibraltar 23.8.  
 s.s. *Jessie Mærsk*, afg. Frederikshavn 15.8.  
 s.s. *Johannes Mærsk*, ank. Hamborg 20.8.  
 s.s. *Johanne*, afg. Rouen 22.8.  
 s.s. *Jolantha*, Hansen, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Jutta*, ank. Valencia 22.8.  
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg* afg. Pont Brule 26.8.

## K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Frederikshavn 22.8. til Archangel.  
 s.s. *Karla*, ank. Goole 20.8.  
 s.s. *Katholm*, Christensen, afg. Liverpool 22.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Kentucky*, Thomsen, afg. Kbhvn. forv. 30.8. til Frederikshavn.  
 s.s. *Kirsten Mærsk*, afg. Liverpool 15.8.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Leningrad 22.8.  
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Danzig forv. 5.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.  
 s.s. *Karen Toft*, pass. Gibraltar 24.8.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, ank. Bangkok 15.8.  
 s.s. *Laura Mærsk*, ank. Julianchaab 14.8.  
 s.s. *Laura*, ank. Halifax 14.8.  
 m.s. *Leice Mærsk*, pass. Azorerne 12.8.  
 s.s. *Lexa Mærsk*, afg. London 16.8.  
 s.s. *Lica Mærsk*, afg. Tromsø 14.8.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Swansea 27.8.  
 s.s. *Lilleborg* ank. Helsingør 28.8.  
 s.s. *Lilian*, ank. St. Louis 21.8.  
 s.s. *Limfjorden*, Clausen, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, ank. W. Hartlepool 27.8.  
 m.s. *Lousiana*, Hyllested, afg. Madeira 26.8. til Kbhvn.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Wohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Hjorth, afg. Danzig forv. 28.8. til Riga.  
 s.s. *Maine*, Jensen, afg. Kbhvn. 25.8. til Warrington.  
 s.s. *Maja*, Falkenberg, Aalborg-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Maja*, ank. Kotka 21.8.  
 m.s.: *Malaya*, Mouritzen, afg. Hamborg 25.8. til Oslo.

**A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y**

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

**HELSINGFORS (Finland)**

Filialkontor HANGO

Skibsredere, Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

m.s. *Marna*, Boye, ank. Ærøskøbing 27.8.  
 s.s. *Manø*, Albretsen, ank. Aalborg 25.8.  
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Sgax 22.8. til Ghent.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. London forv. 30.0. til Kbhvn.  
 s.s. *Maria Toft*, ank. Rotterdam 26.8.  
 m.t. *Marie Mærsk*, afg. Continent 30.7.  
 s.s. *Marie*, afg. Saffi 18.8.  
 s.s. *Martin Carl*, Hjorth, afg. Immingham 25.8. til Bangers.  
 s.s. *Maryland*, Ankersen, afg. Assens forv. 29.8. til Odense.  
 s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Parsborough 8.8.  
 m.s. *Meonia*, Frandsen, afg. Colombo 25.8. til Penang.  
 s.s. *Minsk*, Nykilde, afg. Lissabon forv. 31.8. til Oporto.  
 s.s. *Moen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

**N**

s.s. *N. J. Ohlsen*, Lauritsen, ank. Grimsby 26.8.  
 s.s. *Najaden*, pass. Helsingør 22.8.  
 s.s. *Nancy*, afg. Sunderland 22.8.  
 s.s. *Nautic*, pass. Dungeness 19.8.  
 s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, afg. Reykjavik 26.8.  
 s.s. *Nelly*, ank. Riga 20.8.  
 s.s. *Neptun*, afg. Thames 22.8.  
 s.s. *Nerma*, ank. København 21.8.  
 s.s. *Nevada*, Kolster, afg. Korsør 25.8. til Buenos Aires.  
 m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. Bahia Blanca 4.8. til New Orleans.  
 s.s. *Nidaros*, Henriksen, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 m.s. *Niels Mærsk*, ank. Manila 11.8.  
 s.s. *Ninna*, afg. Las Palmas 25.7.  
 s.s. *Niobe*, afg. Kotka 22.8.  
 s.s. *Nora Mærsk*, afg. Kbhvn. 15.8. til New York.  
 s.s. *Nordborg* ank. Gdynia 18.8.  
 s.s. *Nordsøen*, afg. Goole 22.8.  
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, ank. Brugge 24.8.

**O**

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Falk, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Danzig 22.8. til Preston.  
 s.s. *Oluf Mærsk*, afg. Leith 13.8.  
 m.s. *Olympia*, Røder, afg. Liston 19.8.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Buenos Aires forv. 29.8. til Kbhvn.  
 m.s. *Orkney Svendbay*, Bom, ank. Westervik 21.8.  
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Dewonhangh 26.8.

**P**

m.s. *Panama*, Christensen, afg. Oslo 25.8. til Vlissingen.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Leningrad 20.8.  
 m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Patricia* (Svendborg), Nielsen, ank. Drammen 21.8.  
 s.s. *Paula*, afg. Kotka 22.8.  
 m.s. *Pax*, Groth, ank. Eyrobakki 21.8.  
 m.s. *Peru*, Berg, afg. Dunkerque 22.8. til Genoa.  
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. Kobe 7.8.  
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, afg. Danzig 28.8. til Frederikssund.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlso, ank. Ghent 22.8.

**R**

s.s. *Randi*, ank. Casablanca 20.8.  
 s.s. *Rhone*, Nielsen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Riga*, Westergaard, ank. Leningrad 26.8.  
 s.s. *Rita Mærsk*, ank. London 10.8.  
 s.s. *Robert Mærsk*, ank. Cardiff 15.8.  
 s.s. *Rosenborg* afg. Grangemouth 27.8.  
 s.s. *Rota*, Petersen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Rømø*, Thomsen, ank. Nykøbing F. 27.8.

**S**

m.s. *Sally Mærsk*, afg. Montreal 16.8.  
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Hull 14.8.

s.s. *Scandia*, Michelsen, ank. forv. Nyborg 28.8.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Dublin 23.8.  
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Bordeaux 29.8. til La Pallice.  
 s.s. *Sejrø*, Huusum, ank. Leningrad 25.8.  
 m.s. *Siam*, Krarup, pass. Galle 21.8. p. R. t. Singapore.  
 s.s. *Sigrun*, Pedersen, afg. Antwerpen forv. 4.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Silkeborg* afg. Kbhvn. 24.8.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Pernau 22.8.  
 m.s. *Skandia*, Harris, ank. Fredericia 24.8.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Kbhvn. forv. 28.8. til Dunkirk.  
 s.s. *Skodsborg* pass. Skagen 28.8.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.  
 s.s. *Slesvig*, Nielsen, afg. Leningrad 23.8.  
 s.s. *Sonja Mærsk*, afg. Methil 15.8.  
 s.s. *Sonja*, Duhn, afg. Archangel 27.8. til Rotterdam.  
 s.s. *Stadion II*, ank. Oslo 26.8.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Baltimore 25.8. til Santiago.  
 s.s. *Stegelborg* ank. Kbhvn. 24.8.  
 s.s. *Stella*, afg. Taltal 11.8. til Guayaquil.  
 s.s. *Stjerneborg* ank. Wallaroo 24.8.  
 s.s. *Stockholm*, Hinsch, afg. Mesane 26.8.  
 s.s. *Susan Mærsk*, ank. Leningrad 13.8.  
 s.s. *Svanhild*, Kristoffersen, afg. Vejle forv. 27.8. til Antwerpen.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Antwerpen forv. 11.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Soava*, Christensen, afg. Kbhvn. forv. 1.9. til Antwerpen.  
 s.s. *Søborg* ank. Sharpness 22.8.  
 s.s. *Sønderjylland*, Willarsen, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.

**T**

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Swansea forv. 28.8. til Kbhvn.  
 m.s. *Tacoma*, Lorentzen, pass. Colon c. z. 22.8.  
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Methil 27.8. til Sæby.  
 s.s. *Tempo*, Sørensen, afg. Kbhvn. 27.8. til Danzig.  
 s.s. *Tennessee*, Arel, afg. Havana 24.8. til New Orleans.  
 s.s. *Thyra*, Jans, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Tiber*, afg. Antwerpen forv. 1.9. til Casablanca.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Tanger forv. 1.9. til Ceuta.  
 m.s. *Tongking*, Jørgensen, pass. Lombokstrædet 26.8. p. R. t. Kbhvn.  
 s.s. *Tovetil*, Vilsmark, ank. Amsterdam 27.8.  
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Bogense 29.8.  
 s.s. *Trondhjem*, Jørgensen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Messina forv. 30.8. til Palermo.

**U**

s.s. *Uffe*, Hansen, afg. Antwerpen 26.8. til Kbhvn.  
 s.s. *Ulla*, ank. Rio de Janeiro 2.8.  
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. New York 1.9.  
 s.s. *Uranienborg* ank. Rosario 23.8.

**V**

m.s. *Vega* (Svdb.), Hansen, ank. Westervik 21.8.  
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Treport 27.8.  
 s.s. *Vibeke Mærsk*, afg. Cherbourg 17.8.  
 s.s. *Viborg* afg. Termini 24.8.  
 m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, afg. Auckland 18.8.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Kielsgaard, ank. Rouen 27.8.  
 s.s. *Vidar*, Arents, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Gyhrs, ank. Rosario 20.8.  
 m.s. *Vistula*, Posselt, Kbhvn.-Zoppot-Danzig-Frederikshavn Ruten.

**W**

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Kbhvn. 25.8.

**Y**

s.s. *Ydun*, Fjeldborg, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Jensen, Aalborg-Hamburg Ruten.

**Ø**

s.s. *Ørneborg* pass. Kbhvn. 28.8.

**Positionsliste for Sejlskibe 28. 8. 34**

4/m Sk. m.s. *Alfa*, Christensen, ank. Leningrad 20.8.  
 3/m. Sk. *Clytia*, Hansen, pass. Kbhvn. 27.8. p. R. t. Esbjerg.  
 4/m Sk. m.s. *Caroline*, Jørgensen, ank. Struer 20.8.  
 3/m. Sk. *Merkur*, Rasmussen, ank. Burgeo 27.8.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement

Telefon 2070 - 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

samt paa alle Postkontorer

# DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/s

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION  
KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING  
AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28  
Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527



KØBENHAVN K.  
Telegram-Adresse: PACAO

# SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 & 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents  
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.



Brug **Holzappel's**  
**International**  
Skibsfarver  
til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

Sl. Annæplads 16. Telefon 5601. København K.

DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

# "MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adr.: "Holmaild"  
Amaliegade 36

DAMPKIBSSELSKABET

# PACIFIC

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 & 4248 - Telegram-Adresse: „Steampacific“

**L. R. SCHMITH**  
Korresponderende Reder

# VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM  
ANTWERP

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Coder: Scotts, Watkins, Bentleys.

Telefoner { Grimsby No. 6621  
              { Immingham No. 31

# JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,  
Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

88, Mosley Street... Manchester  
7, Chapel Street... Liverpool  
Somerton Buildings,  
John Bright Street Birmingham  
229, Swan Arcade. Bradford  
"York House",  
5/7, St. Mary Axe, London, E. C. 3  
King's Dock . . . . Immingham

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

# Hamburger Stauerei Gesellschaft m. b. H.

Kontor:  
HAMBURG 11, STEINHØFT 11.  
Telefon: 36-15-01.

Telegram Adresse:  
STEVEDORING — HAMBURG.  
Coder: Watkins, Scotts.

**Største Stevedore Firma paa Pladsen**

Egen moderne FLYDEKRAN

Kontrahent til Getreideheber-Gesellschaft m. b. H.

AGENT: AKTIESELSKABET MARITIME AGENCY, KØBENHAVN, AMALIEGADE 35

# HERMAN ANDERSSON

Etabl. 1902

Adm. Dir.: A. F. WILÉN

Skibsmæglere · Assurance · Speditører

Tel.-Adr. ANDERSSONCO. Coder: Alle Shipping-Coder

# ULEÅBORG & HAUKIPUDAS

Medlem af The Baltic and International Maritime Conference  
Medlem af The Finnish Shipbrokers Association  
Spansk Vicekonsulat

# A.B. VICTOR EK O.Y.

TELEGR. ADRESSE:  
VICTOREK

**WASA**

CODER:  
ALLE CODER

HOVEDKONTOR: HELSINGFORS

Skibsredere, Spedition, Dampskibsekspedition,  
Skibsmæglere, Befragtning, Kulimport,  
Assurance, Rederi.

# O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

WASA (Finland)

Medlemmer af  
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND

Tel.-Adr. EKLOEF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

# A/B D. EKLOF & Co. O/Y

SKIBSMÆGLERE  
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION

YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)  
og MOLLERSVIK & HIMANGO

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association  
og the Baltic & International Maritime Conference

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

50. Aargang.

København 29. August 1934.

Nr. 35.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E-Kyst*. „Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar *Bredde- og Længdebestemmelser* for *danske Punktets 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*, og *de der angaar Fyr*, er angivet fra *Søen*.

## I. Østersøen.

2009. Østersøen. Stevns Fyr SE. t. S. Vrag uskadeliggjort. Vragafmærkning inddraget.

Vraget af Motorskibet *Primo*, der ligger sunket paa c.  $55^{\circ} 11',7$  N.  $12^{\circ} 34',3$  E., c. 7 Sm SE. t. S. for *Stevns Fyr*, er uskadeliggjort saaledes, at mindste Dybde over Vraget er 20 m. Vragafmærkningen er inddraget.

(E. f. S. Nr. 28/1624 1934. Kort Nr. 291, 279 og 280.)

2010. Danmark. Bornholm. Rønne Lys- og Fløjtetønde genudlagt.

Lys- og Fløjtetønden *Rønne* paa c.  $55^{\circ} 05'$  N.  $14^{\circ} 38'$  E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 33/1905 1934.)

2011. (T). Sverige S.-Kyst. Ystad. Fyrbelysning forandret.

(U. f. s. Nr. 34/2226. Stockholm 1934.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 30/1729 1934 meddeles, at de deri nævnte 2 røde Lanterner lodret for hinanden paa det nye W.-lige Pierhoved nu er tændt og samtidig er den i E. f. S. Nr. 22/1226 1934, Pkt. 1 nævnte hvide Lanterne inddraget. — c.  $55^{\circ} 25'$  N.  $13^{\circ} 50'$  E.

(E. f. S. Nr. 22/1226 og 30/1729 1934. Kort Nr. 262. Danske Lods. Side 421.)

2012. (T). Sverige. Ölandsrev Fyrskib ombyttes midlertidigt.

(U. f. s. Nr. 34/2225. Stockholm 1934.)

Omkring den 30. August d. A. ombyttes *Ölandsrev Fyrskib* paa c.  $56^{\circ} 07'$  N.  $16^{\circ} 34'$  E. midlertidigt med et *Reservefyrs*skib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Fyrkarakter og Taagesignal er uforandret. Reservefyrskibet afgiver ikke Radiotaagesignal.

2013. Sverige. Indløbet til Västervik. Spårö Fyr. Fyrbelysning forandret.

(U. f. s. Nr. 34/2277. Stockholm 1934.)

Tæt ved *Spårö Fyr* paa c.  $57^{\circ} 42',8$  N.  $16^{\circ} 43',8$  E. er tændt et nyt Fyr, *Spårö Fyr*, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver  $6^s$ , Lys  $3^s$ , Mørke  $3^s$ . Synsvidde: 17 Sm. En hvid, ottkantet Fyrlanterne paa et Betontaarn.

Samtidig med Tændingen af ovennævnte nye Fyr er det tidligere *Spårö Fyr* nedlagt. (E. f. S. Nr. 27/1560 1934. Kort Nr. 268.)

- 2014. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Skærgaarden inden for Bonden. Sømærke udlægges.**  
(U. f. s. Nr. 34/2224. Stockholm 1934.)  
I Løbet af den nærmeste Tid udlægges en Stage paa c.  $53^{\circ} 29',_0$  N.  $19^{\circ} 57',_2$  E. ved *Mattesgrund*.
- 2015. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Løbet til Kågefjärden. Sømærker udlægges.**  
(U. f. s. Nr. 24/2223. Stockholm 1934.)  
I Løbet af den nærmeste Tid udlægges følgende Sømærker:  
1. Ved Løbets N.-Side: En Stage med Kost paa c.  $64^{\circ} 50',_0$  N.  $21^{\circ} 04',_8$  E.  
2. Ved Løbets S.-Side: En Stage paa c.  $64^{\circ} 43',_4$  N.  $21^{\circ} 13',_9$  E.
- 2016. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Løbet til Brännfors. Sømærke udlægges.**  
(U. f. s. Nr. 34/2222. Stockholm 1934.)  
I Løbet af den nærmeste Tid udlægges ved Løbets W.-Side en Stage paa c.  $65^{\circ} 00',_4$  N.  $21^{\circ} 25',_0$  E.
- 2017. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Løbet Rönnskär—Pitsundet. Sømærke udlægges.**  
(U. f. s. Nr. 34/2221. Stockholm 1934.)  
I Løbet af den nærmeste Tid udlægges ved Løbets W.-Side en Stage paa c.  $65^{\circ} 06',_4$  N.  $21^{\circ} 36',_7$  E. ved *Räsgrund*.
- 2018. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Løbet Luleå—Pitsundet. Sømærker udlægges.**  
(U. f. s. Nr. 34/2220. Stockholm 1934.)  
I Løbet af den nærmeste Tid udlægges ved Løbets E.-Side følgende Sømærker:  
1. En Stage med Kost paa c.  $65^{\circ} 18',_1$  N.  $21^{\circ} 45',_5$  E. ved *Vargögrund*.  
2. - — — — — c.  $65^{\circ} 16',_5$  N.  $21^{\circ} 44',_8$  E.  
3. - — — — — c.  $65^{\circ} 14',_4$  N.  $21^{\circ} 45',_6$  E.  
4. - — — — — c.  $65^{\circ} 11',_7$  N.  $21^{\circ} 38',_0$  E. ved *Eriksgrund*.
- 2019. Finland. Bottniske Bugt. Oulu. Toppilasund. Lys- og Klokketønde genudlagt.**  
(U. f. s. Nr. 23/658. Helsingfors 1934.)  
Lys og Klokketønden *Toppilasund* er atter udlagt paa Station paa c.  $65^{\circ} 03'$  N.  $25^{\circ} 24'$  E.
- 2020. Finland. Bottniske Bugt. Oulu. Toppilasund Fyr atter tændt.**  
(U. f. s. Nr. 23/657. Helsingfors 1934.)  
*Toppilasund* Fyr paa c.  $65^{\circ} 02'$  N.  $25^{\circ} 25'$  E. er atter tændt.
- 2021. Finland. Skärgårdshavet. Svartholm Fyr forhøjet.**  
(U. f. s. Nr. 23/662. Helsingfors 1934.)  
*Svartholm* Fyr paa  $60^{\circ} 11' 16''$  N.  $22^{\circ} 10' 56''$  E. er forhøjet, saaledes at Flammens Højde nu er 5 m. Iøvrigt uforandret.  
(E. f. S. Nr. 27/1573 1934.)

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

- 2022. Danmark. Sundet. Hollænderdyb. Saltholm Flak NW. Lys- og Klokketønde genudlagt.**  
Lys- og Klokketønden med automatisk Klokkesignal *Saltholm Flak NW*. er atter udlagt paa Station paa c.  $55^{\circ} 42',_7$  N.  $12^{\circ} 41',_9$  E.  
(E. f. S. Nr. 23/1318 1934.)

**2023. Danmark. Sundet. Kastrup Havn S. Kloakledning færdigbygget. Midlertidig Fyrbelysning inddraget.**

Den undersøiske Kloakledning tæt S. for *Kastrup Havn* er nu færdigbygget og den til Brug under Nedlægningen anvendte Pælerække fjernet tilligemed den klare Lanterne.

c. 55° 38' N. 12° 40' E.

(E. f. S. Nr. 25/1423 1934. Kort Nr. 285, 249, 210 og 278. Danske Lods, Side 275.)

**2024. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.**

Ved Opmaalingen den 23. August 1934 af den gravede Rende mellem *Gamle Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 6,7 m i hele Renden.

c. 54° 51' N. 12° 13¼' E.

(E. f. S. Nr. 30/1788 1934.)

**2025. (P). Danmark. Store-Bælt. Knudshoved Fyr. Taagesignal forandres. Lysevne forøges. Slipshavn Fyr. Taagesignal forandres.**

1. Ved *Knudshoved* Fyr paa 55° 17' 36" N. 10° 51' 35" E., paa Molens Yderende, er der etableret et elektrisk Taagesignal, der træder i Kraft den 1. September d. A. eller snarest derefter. Sirenen, der er anbragt paa en Gittermast ved Molens Yderende, er en elektrisk Nautofon med Tonehøjde: 300 Sv/S. Signalet bliver En-Tone hver 30<sup>s</sup>, Tone 6<sup>s</sup>, Pause 24<sup>s</sup>.

Klokkesignalet vil blive staaende som Reserve og vil blive sat i Virksomhed med sin hidtidige Karakter — Fire-Slag hver 30<sup>s</sup>. —, hvis Sirenesignalet skulde svigte.

2. Ved *Slipshavn* Fyr paa 55° 17' 07" N. 10° 49' 42" E. vil der, ligeledes fra den 1. September d. A. eller snarest derefter, være etableret et elektrisk Taagesignal. Sirenen, der er anbragt paa en Gittermast c. 40 m E. for Fyret, er ogsaa her en elektrisk Nautofon med Tonehøjde: 300 Sv/S. Signalet bliver To-Toner hver 30<sup>s</sup>, Tone 3<sup>s</sup>, Pause 22<sup>s</sup>.

3. De af Statsbanerne hidtil opretholdt Taagesignaler ved *Slipshavn* bortfalder samtidig, medens Knaldsignalet ved *Knudshoved* Vinkelfyr vedblivende opretholdes af Hensyn til Statsbanernes Færger, dog saaledes, at dette Signal kun anvendes, hvis der skulde indtræde Driftsforstyrrelser i det elektriske Anlæg.

4. Fra samme Dato er *Knudshoved* Vinkelfyr paa 55° 17' 25" N. 10° 51' 21" E. elektrificeret. Fyret beholder sin nuværende Fyrkarakter, men Lysevnen forøges til 19 Sm for hvidt, 16 Sm for rødt og 14 Sm for grønt Lys. Synsviddens forbliver uforandret.

(Kort Nr. 290, 220, 221, 299, 278, 279 og 280. Danske Lods, Side 313 og 319. Havnelods, Side 96. Fyr-Fort. Nr. 330, 331 og 333.)

(Se Tillæg.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**2026. (P). Sverige. Kattegat. Subbeberget Fyr tændes. Varberg Fyr nedlægges.**

(U. f. S. Nr. 34/2229. Stockholm 1934.)

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 3/133 og 10/496 1934 meddeles, at Tændingen af *Subbeberget* nye Fyr paa c. 57° 05',<sub>3</sub> N. 12° 14',<sub>3</sub> E. samt Nedlægningen af det nuværende *Varberg* Fyr paa *Skrievareklippan* vil finde Sted i Løbet af September d. A.

(E. f. S. Nr. 3/133 og 10/496 1934. Kort Nr. 246, 247 og 211. Danske Lods, Side 226.)

**2027. Danmark. Limfjorden. Løgstør Grunde gravede Rende. Løb uddybet.**

Dybden i Sejllobet over *Løgstør Grunde* er nu i en Bredde af 40 m — 20 m paa hver Side af Fyrlinien — 4,7 m.

Oprensningsarbejdet fortsættes i N.-Siden af Løbet for at trænge Grunden noget mere tilbage inden Vinteren.

*Løgstør Grunde N.* Klokke-tønde: c. 56° 58' N. 9° 10' E.

(E. f. S. Nr. 20/1117 1934. Kort Nr. 259.)

(Se Tillæg.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

## 2028. Norge. Sogn og Fjordane. Bremanger SW. Båer.

(E. f. S. Plakat Nr. 2. Oslo 1934.)

Nedennævnte Båer er fundet paa følgende Steder:

1. En 6,7 m Båe paa 61° 50' 12" N. 4° 49' 44" E., 280 m 33° fra 13,7 m *Seiflu*.
2. En 1,8 m Båe paa 61° 47' 58" N. 4° 53' 46" E., 240 m 117° fra *Maltsæk Varde*.
3. En 7,3 m Båe paa 61° 44' 49" N. 4° 51' 59" E., 690 m 76° fra NE.-lige *Matlandsholme*.
4. En 2,1 m Båe paa 61° 43' 36" N. 4° 47' 10" E., 630 m 49° fra *Toddeskjær NE.-Pynt*.
5. En 2,7 m Båe paa 61° 43' 17" N. 4° 47' 13" E., 570 m 108° fra *Toddeskjær NE.-Pynt*.
6. Paa 5,4 m Båen paa 61° 44' 24" N. 4° 50' 23" E., W. for *Stampeskjærtaren*, er Dybden kun 3,6 m.

## 2029. Norge. Sogn og Fjordane. Tviberg N. Tussen. Grund.

(E. f. S. Plakat Nr. 2. Oslo 1934.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 24/1374 1934 meddeles, at 1,8 m Grunden NW. for *Tussen Fyr* ligger længere fra Fyret end angivet i Kortet. Grunden ligger 225 m 304° fra Fyret, og 9,1 m Landgrundskurven strækker sig c. 40 m W. for Båen.

*Tussen Fyr*: c. 61° 22',5 N. 4° 50',4 E.

(E. f. S. Nr. 24/1374 1934.)

## 2030. Norge. Marstenen Fyr. Taagesignal forstærket.

(B. f. F. Nr. 22. Oslo 1934.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 24/1405 1934 meddeles, at Lufttaagesignalet ved *Marstenen Fyr* paa c. 60° 07',8 N. 5° 01',0 E. er forstærket, og Taagesignalet sættes i Virksomhed igen fra den 1. September d. A. Karakteren er uforandret, To-Stød hver 30<sup>s</sup>.

(E. f. S. Nr. 24/1405 1934.)

## 2031. Norge. Hordaland. Selbjørnsfjord S. Båer.

(E. f. S. Plakat Nr. 2. Oslo 1934.)

Nedennævnte Båer er fundet paa følgende Steder:

1. Paa 7,3 m Båen paa 59° 56' 00" N. 5° 08' 32" E., SE. for *Nordre Ægholmskjær*, er Dybden kun 2,7 m.
2. Paa 3,6 m Båen paa 59° 55' 45" N. 5° 08' 11" E., NE. for *Søndre Ægholmskjær*, er Dybden kun 2,1 m.
3. En 2,1 m Båe paa 59° 54' 06" N. 5° 12' 56" E., 140 m 8° fra *Jernstangen NW.* for *Ølfarkub*.
4. En 0,9 m Båe paa 59° 54' 09" N. 5° 12' 55" E., 210 m 2° fra *Jernstangen NW.* for *Ølfarkub*.

## 2032. Norge. Hordaland. Stoksund S.-lige Del. Båer.

(E. f. S. Plakat Nr. 2. Oslo 1934.)

Nedennævnte Båer er fundet paa følgende Steder:

1. En 7,3 m Båe paa 59° 46' 17" N. 5° 22' 55" E., ved Indløbet til *Sagvåg, Stord*, 270 m 287° fra *Jernstangen* paa *Grundvågflu*.
2. En 2,4 m Båe paa 59° 46' 57" N. 5° 20' 32" E., 180 m 153° fra *Stokblegen Fyr*.
3. En 5,3 m Båe paa 59° 46' 49" N. 5° 20' 46" E., 530 m 143° fra *Stokblegen Fyr*.
4. En 2,7 m Båe paa 59° 44' 38" N. 5° 24' 22" E., 60 m 250° fra W.-Pynten af *Slottet*.

**2033. Norge. Hordaland. Hisken W. Svinøosen. Bær.**

(E. f. S. Plakat Nr. 2. Oslo 1934.)

I *Svinøosen* er fundet følgende nye Bær:

1. En 3,6 m Bæe paa 59° 44' 44" N. 5° 06' 45" E., 190 m 210° fra *Nyvingen*.
  2. En 2,4 m Bæe paa 59° 45' 20" N. 5° 07' 41" E., 230 m 21° fra *Jernstangen SSE.*
- for *Lyngso.*
3. En 2,4 m Bæe paa 59° 45' 22" N. 5° 08' 09" E., 90 m 16° fra N.-Pynten af *Kvalen.*
  4. En 1,2 m Bæe paa 59° 44' 03" N. 5° 07' 08" E., 120 m 88° fra W.-Pynten af *Scarteskj.*

**2034. Norge. Hordaland. Bjoafjorden. Ildholmene SW. Bæ.**

(E. f. S. Plakat Nr. 2. Oslo 1934.)

En 3,9 m Bæe er fundet paa 59° 42' 15" N. 5° 35' 55" E., SW. for S.-lige *Ildholmene*, 70 m 232° fra *Holmens SW.-Pynt.***2035. Norge. Gunnarskjærskullet. Raudholmene. Nyt Fyr tændes.**

(B. f. F. Nr. 22. Oslo 1934.)

Den 1. September d. A. tændes paa *vestre Raudholmen* paa c. 59° 33',5 N. 5° 08',7 E. et nyt Fyr, *Raudholmene Fyr*, der skal vise hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 6<sup>s</sup>. Flammens Højde: c. 15 m. Synsvidde: 11,3 Sm for hvidt, 8,0 Sm for rødt og 6,3 Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Stativ. Brændetid: 8. Juli—29. Maj.

Nærmere Oplysninger om Fyrets nøjagtige Plads samt om Lysvinklerne vil senere fremkomme.

(Kort Nr. 263.)

**2036. (T). Holland. Zeegat van Texel. Mineudlægning til Øvelse. Advarsel.**

(B. a. Z. Nr. 188/2104. 's-Gravenhage 1934.)

Den 27., 28. og 29. September d. A. vil der blive foretaget Øvelser i Mineudlægning i nedennævnte Omraader:

I. Et Omraade begrænset af Breddeparallelernerne 52° 59' N. og 53° 02' N. samt Meridianen 4° 37' E. og Kysten af *Texel*.

II. Et Omraade begrænset af Breddeparallelernerne 52° 55' N. og 52° 57' N. samt Meridianerne 4° 33' E. og 4° 38' E.

Søfarende anmodes om paa de nævnte Dage at holde sig borte fra de opgivne Omraader.

**2037. (P). England. Themsen Munding. North Oaze Buoy flyttes.**

(N. t. M. Nr. 27. Trinity House, London 1934.)

Omkring den 18. September d. A. vil den sorte og hvide, lodret sribede Stump-tønde *North Oaze Buoy* blive flyttet c. 0,1 Sm S. efter.

c. 51° 30' N. 0° 59' E.

**2038. England. Themsen Munding. Swin Middle Lys- og Klokkebaad genudlagt.**

(N. t. M. Nr. 32. Trinity House, London 1934.)

Lys- og Klokkebaaden *Swin Middle* paa c. 51° 39' N. 1° 06' E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 31/1816 1934.)

**2039. (T). England. South Scroby Tønde ombyttes midlertidig med en Lystønde.**

(N. t. M. Nr. 30. Trinity House, London 1934.)

Omkring den 1. Oktober d. A. ombyttes *South Scroby Tønde* paa c. 52° 33½' N. 1° 50' E. midlertidig med en sort og hvid, vandret sribet Lystønde, der skal vise rødt Et-Blink hver 1<sup>s</sup>.

Lystønden vil omkring den 9. December d. A. atter blive ombyttet med den oprindelige Tønde. Nærmere Meddelelse fremkommer ikke.



2040. (T). England. Smith's Knoll Klokketønde ombyttes midlertidig med en Lys- og Klokketønde.  
(N. t. M. Nr. 30. Trinity House, London 1933.)  
Omkring den 1. Oktober d. A. ombyttes *Smith's Knoll* Klokketønde paa c. 52° 52' N. 2° 15' E. midlertidig med en sort Lys- og Klokketønde, der skal vise hvidt Et-Blink hver 1<sup>s</sup>.  
Lys- og Klokketønden vil omkring den 9. December d. A. atter blive ombyttet med den oprindelige Klokketønde. Nærmere Meddelelse fremkommer ikke.

2041. (T). Skotland. Tay Floden. Forbudt Ankerplads.  
(N. t. M. Nr. 1365. London 1934.)  
Det er indtil videre forbudt at ankre inden for et Omraade med følgende Grænser:  
Mod V e s t : En Linie i N.—S. gennem *Newcome* Lystønde. c. 56° 28' N. 2° 54' W.  
Mod Ø s t : En Linie i N.—S. 1/2 Sm E. for *Horse Shoe* Lystønde. c. 56° 27' N. 2° 50' W.

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

2042. (T). Engelske Kanaløer. Casket Fyr. Taagesignal upaalideligt. Advarsel.  
(N. t. M. Nr. 29. Trinity House. London 1934.)  
Det tilraades Søfarende, der i Taage navigerer i Nærheden af *Casket* Fyr paa c. 49° 43' N. 2° 23' W. i de næste 9 Maaneder at udvise særlig Agtpaagivenhed, da Taage-signalet paa Grund af Arbejder med Maskineriet til Signalet i det nævnte Tidsrum vil være upaalideligt.
2043. England W.-Kyst. Bristol Kanal. Breaksea Fyrskib. Taagesignal forandret.  
(N. t. M. Nr. 31. Trinity House, London 1934.)  
Taagesignalet om Bord i Fyrskibet *Breaksea* paa c. 51° 20' N. 3° 18' W. afgives nu med Sirene, Et-Stød hver 20<sup>s</sup>, Stød 2 1/2<sup>s</sup>, Pause 17 1/2<sup>s</sup>.  
(E. f. S. Nr. 20/1162 1934.)
2044. England W.-Kyst. Morecambe Bugt. Lune Lys- og Klokkebaad genudlagt.  
(N. t. M. Nr. 28. Trinity House, London 1934.)  
*Lune* Lys- og Klokkebaad paa c. 53° 57' N. 3° 08' W. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 29/1703 1934.)
2045. Irland SW.-Kyst. Fastnet SW. Banke.  
(N. t. M. Nr. 1357. London 1934.)  
En Banke (fint Sand) med 58,5 m Vand rapporteres at ligge paa 50° 52' 30" N. 11° 09' 00" W.  
(Kort Nr. 283.)

#### VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2046. Island N.-Kyst. Húnaflói. Malarhorn Fyr atter tændt.  
(A. f. s. Nr. 7/16. Reykjavik 1934.)  
*Malarhorn* Fyr paa 65° 41' (21") N. 21° 26' (36") W. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 31/1856 1934. Fyr-Port. Nr. 842.)

- 2047. Island N.-Kyst. Tjørnes N. Lågey NW. Skær.**  
(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)  
Et Skær, der ikke er angivet i Kortet, rapporteres at ligge paa  $66^{\circ} 18' (11'') N.$   
 $17^{\circ} 08' (32'') W.$ , c.  $\frac{1}{2}$  Sm NW. for *Lågey*.  
(Kort Nr. 212, 270 og 239. Islandske Lods, Side 135.)
- 2048. Island S.-Kyst. Alvidruhamrar Fyr. Fyrtaarn og Tilflugtssted malet.**  
(A. f. s. Nr. 7/15. Reykjavik 1934.)  
Fyrtaarnet til *Alvidruhamrar Fyr* paa  $63^{\circ} 27' 18'' N.$   $18^{\circ} 18' 42'' W.$  er malet  
hvidt. Tilflugtsstedet for Skibbrudne ved Fyret er malet rødt.  
(E. f. S. Nr. 18/1000 1934. Islandske Lods. Side 177, Tillæg Nr. 1, Side 14. Fyr-Fort.  
Nr. 888.)
- 2049. Færøerne. Myggenæs. Oplysning om Radiofyr.**  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 21/1224 1934 meddeles, at den deri omtalte  
Ændring af *Myggenæs Radiofyr* paa  $62^{\circ} 05' (50'') N.$   $7^{\circ} 40' (15'') W.$  er udsat indtil videre.  
Det gamle Radiofyr er atter opsat og er klar til Udsendelse af Signaler paa Opfordring  
over *Thorshavn Radio*.  
(E. f. S. Nr. 21/1224 og 34/2008 1934. Fyr-Fort. Side 241.)
- 2050. (P). Frankrig. Porsal Fyr forandres.**  
(A. a. N. Nr. 34/1587. Paris 1934.)  
I Løbet af den nærmeste Tid vil *Porsal Fyr* paa  $48^{\circ} 33' 54'' N.$   $4^{\circ} 42' 18'' W.$   
blive forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, 4 For-  
mørkelser hver  $20^s$ , Lys  $6^s$ , Mørke  $1^s$ , Lys  $2^s$ , Mørke  $1^s$ , Lys  $2^s$ , Mørke  $1^s$ , Lys  $6^s$ ,  
Mørke  $1^s$ . Synsvidde: 10 Sm for hvidt, 7 Sm for rødt og 6 Sm for grønt Lys. Iøvrigt  
uforandret.
- 2051. Frankrig. Ile de Ré. Le Couronneau Baake genopført.**  
(A. a. N. Nr. 34/1582. Paris 1934.)  
*Le Couronneau Baake* paa  $46^{\circ} 12' 46'' N.$   $1^{\circ} 20' 54'' W.$  er genopført.  
(E. f. S. Nr. 40/2334 1933.)
- 2052. Frankrig. Ile de Ré. Pointe des Barres Baake genopført.**  
(A. a. N. Nr. 34/1581. Paris 1934.)  
*Pointe des Barres Baake* paa  $46^{\circ} 11' 35'' N.$   $1^{\circ} 18' 33'' W.$  er genopført.  
(E. f. S. Nr. 10/508 1934.)
- 2053. Frankrig. Oléron. Chenal de Brouage Baake genopført.**  
(A. a. N. Nr. 34/1589. Paris 1934.)  
*Chenal de Brouage Baake* paa  $45^{\circ} 54' 05'' N.$   $1^{\circ} 06' 50'' W.$  er genopført.  
(E. f. S. Nr. 49/2798 1933.)
- 2054. (P). Spanien NW.-Kyst. Cabo Cee. Fyr forandres.**  
(A. a. l. N. Nr. 33/1044. San Fernando 1934.)  
I Løbet af den nærmeste Tid forandres *Cabo Cee Fyr* paa c.  $42^{\circ} 54',9 N.$   $9^{\circ} 11'$   
 $W.$  til at vise Gruppe-Blink, Tre-Blink hver  $6^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $1^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  
 $1^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $3,1^s$ . Iøvrigt uforandret.
- 2055. (T). Afrika W.-Kyst. Ambrizette. Foreland Bluff. Fyr midlertidig slukket.**  
(N. t. M. Nr. 1356. London 1934.)  
Det hvide, faste Fyr paa c.  $7^{\circ} 17' S.$   $12^{\circ} 55' E.$  er for Tiden slukket.

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

- 2056. Venezuela. Punta Araya Fyr nedlagt. Araya Banke. Lystønde udlagt.**  
 (A. a. l. N. Nr. 5. Caracas 1934.)  
 1. *Punta Araya* Fyr paa c.  $10^{\circ} 39' N.$   $64^{\circ} 18' W.$  er nedlagt.  
 2. Som Afmærkning for *Araya* Banke er i  $8,5$  m Vand paa  $10^{\circ} 40' (18'') N.$   $64^{\circ} 20' (00'') W.$  udlagt en rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver  $4^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $3^s$ .
- 2057. The Grenadines. Carriacou. Grunde.**  
 (N. t. M. Nr. 1375. London 1934.)  
 a. En  $9,6$  m Grund ligger  $2,33$  Sm  $135^{\circ}$  fra *Point St. Helaire* Triangulationsmærke.  
 b. -  $9,6$  m — —  $2,17$  Sm  $109^{\circ}$  - — — —  
 c. -  $8,7$  m — —  $2,35$  Sm  $89^{\circ}$  - — — —  
*Point St. Helaire* Triangulationsmærke: c.  $12^{\circ} 30' N.$   $61^{\circ} 25' W.$   
 d. En  $11,0$  m Grund ligger  $1,35$  Sm  $2^{\circ}$  fra N.-Spidsen af *Rapid Point*.  
 e. -  $10,1$  m — —  $0,60$  Sm  $246^{\circ}$  - — — —  
 N.-Spidsen af *Rapid Point*: c.  $12^{\circ} 32' N.$   $61^{\circ} 26' W.$

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 2058. Grækenland. Patras Bugt. Patras. Fyr forandret.**  
 † (A. a. N. Nr. 29(10). Athen 1934.)  
 Fyret paa N.-Spidsen af Bølgebryderen ved *Patras* Havn paa c.  $38^{\circ} 15' N.$   $21^{\circ} 44' E.$  er forandret fra at vise hvidt Lys med En-Formærkelser til at vise grønt Lys med En-Formærkelser.
- 2059. Kreta. Canea. Fyr forandret.**  
 (A. a. N. Nr. 28(9). Athen 1934.)  
 Det hvide, faste Fyr paa Molehovedet ved E.-Siden af Indløbet til *Canea* Havn paa c.  $35^{\circ} 30' N.$   $24^{\circ} 01' E.$  er forandret til at vise rødt, fast Lys.
- 2060. Kreta. Retimo. Fyr forandret.**  
 (A. a. N. Nr. 28(9). Athen 1934.)  
 Det hvide, faste Fyr c.  $25$  m indenfor *Port Retimo* Molehoved paa c.  $35^{\circ} 22' N.$   $24^{\circ} 28' E.$  er forandret til at vise rødt, fast Lys.
- 2061. Lilleasien W.-Kyst. Tenedos. Mermer-Bournou. Nyt Fyr tændt.**  
 (A. a. N. Nr. 51/1. Stambul 1933.)  
 Paa SE.-Siden af *Tenedos* er paa *Mermer-Bournou* paa  $39^{\circ} 47' 22'' N.$   $26^{\circ} 03' 44'' E.$  tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $5^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $4,5^s$ . Flam-mens Højde:  $58$  m. Synsvidde:  $10$  Sm.  
 (E. f. S. Nr. 29/1723 1934.)
- 2062. Lilleasien W.-Kyst. Kabakum Bugt. Dikili Fyr nedlagt.**  
 (A. a. N. Nr. 51/2. Stambul 1934.)  
*Dikili* Fyr, 2 hvide, faste Fyr lodret for hinanden, paa c.  $39^{\circ} 04' N.$   $26^{\circ} 54' E.$  er permanent nedlagt.
- 2063. Tunis. Monastir Bugt. Conigliera S. Oplysning om Dybde.**  
 (N. f. S. Nr. 33/3130. Berlin 1934.)  
 Dybden i Løbet S. for Øen *Conigliera* er ikke under  $4$  m. Imidlertid findes der 2 Grunde, den ene med  $3,2$  m Vand og den anden med  $3,5$  m Vand, henholdsvis c.  $100$  m E. for og c.  $100$  m SE. for Løbet.  
 c.  $35^{\circ} 45' N.$   $10^{\circ} 59' E.$

## IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

## 2064. Ceylon N.-Kyst. Kankesanturai Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 1335. London 1934.)

Kankesanturai Fyr paa c. 9° 49' N. 80° 03' E. er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 10<sup>s</sup>. Synsvidde: 14 Sm.

## 2065. Bengalske Bugt. Forindien E.-Kyst. Calingapatam. Dybde aftaget.

(N. t. M. Nr. 1390. London 1934.)

Dybden rapporteres at være aftaget paa c. 18° 20' N. 84° 08' E., 1,4 Sm 26° fra *Sandy Point* Fyr.

## X. Asiens E.-Kyst med Japan.

## 2066. Kina. Pohai Bugt. Vrag.

(N. t. M. Nr. 1397. London 1934.)

Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c. 38° 50' N. 118° 30' E., 3,4 Sm 186° fra *Sha-lui-tien Island* Fyr.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

## 2067. (T). Tyskland. Nauen. Tidssignal pr. Radio. Bølgelængde midlertidig forandret.

(N. f. S. Nr. 33/3165. Berlin 1934.)

Radiotidssignalet fra *Nauen* udsendes indtil videre paa Bølgelængden 23 kc/s (13 000 m).

c. 52° 39' N. 12° 55' E.

## Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller  
Bogs Nr.*England:*

N	Admiralty Tide Tables, 1935, Part I, Standard Edition.
N	Admiralty Tide Tables, 1935, Part I, Abridged Edition.
N 2388	Pacific Ocean. — Sea of Okhotsk. — Ayan bay. Ola anchorage. Okhotsk road.
R 3096	North America, East Coast. — Cape Cod bay.
† 2388	Sea of Okhotsk.
T	Supplement No. 11 to East Coast of the United States Pilot, Vol. II.
T	Supplement No. 2 to Pacific Islands Pilot, Vol. II.
R 2093	Chile. — Iquique.
R 3124	North America, West Coast. — Yaquina river to Cape Disappointment.
R 3425	Tierra del Fuego. — Beagle Channel, Isla Gable to Bahia Lapataia.
R 1543	England, East Coast. — Yarmouth and Lowestoft roads.
R 2113	Plans of anchorages on west coast of Sicily.
R 2412	China and Japan. — Amoy to Nagasaki.

## Tillæg.

### II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

#### 2068. Danmark. Lille-Bælt. Bogense Havn. Oplysning om Dybde i Sejløbet.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 9/480 1934 meddeles, at Oprensningen af Sejløbet til *Bogense* Havn blev tilendebragt i Juli d. A., og Vanddybden var da 4,4 m. Da der imidlertid, efter at Bændeltangen er forsvundet, finder en stærk Materialevandring af Sand Sted, har der navnlig efter stærk Paalandskuling flere Gange senere fundet Til-sanding Sted indtil c. ½ m. Oprensningen er for Tiden i fuld Gang, og antagelig allerede inden den 1. September d. A. vil der igen være de normale 4,4 m Dybde i Indløbet til Havnen.

Havneudvalget gør alt for at holde Indløbet paa 4,4 m Dybde.

I Havnen er Dybden ved daglig Vandstand 4,4 m.

*Bogense* Havn: c. 55° 31',2 N. 10° 04',9 E.

(E. f. S. Nr. 9/480 1934. Kort Nr. 304, 318 og 241. Danske Lods, Side 344. Havnelods, Side 34.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

#### 2069. Danmark. Kattegat. Sejersø Bugt. Nekselø S. Stold. Skydning.

I Tiden fra den 10. til den 20. September d. A., begge Dage inklusive, vil der fra en Standplads i Terrænet om *Stold* (c. 55° 45',3 N. 11° 17',5 E.) blive afholdt Skarp-skydning med Kanoner. Skudretningen er mod W. og WNW. og Skudafstanden indtil c. 10,8 Sm.

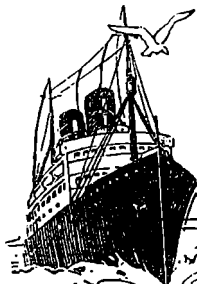
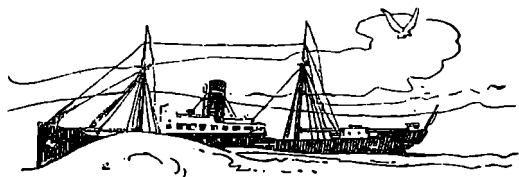
#### 2070. Danmark. Limfjorden. Sælhundeholm Løb. Pulle.

En Sandpulle med 3,8 m Vand har dannet sig som en Hage ud fra den hvide Stage med een Halmvisk paa 56° 40' (27") N. 8° 14' (10") E. Der findes endnu en smal Rende med 4,2 m i en Bue uden om Hagen.

Pullen vil snarest blive fjernet.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



FUEL & DIESEL  
OIL

BUNKERSTATION I  
FRIHAVNEN  
Kapacitet: 450 Tons pr. Time.

St. Annæ Plads 5. København K.  
TELEFON: 5455 — TELEGRAM-ADR.: UNITEDOIL



DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI



*Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using*

Owners' &

Captains' Code

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by

Nautical Publishing Co.  
33, Amaliegade, Copenhagen.

## AKTIESELSKABET MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450 Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K



REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG ÖVERSØISKE KULEXPORTRER

**BUNKERKUL**

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN



KONTRAHERTER FOR  
STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

AGENTURFIRMAET

# KAY DYHR

ØRESUNDSVEJ 140. KØBENHAVN S. TLF. 8320

8892

8901

GENERALREPR. FOR  
A/s EUREKA  
MEK. VERKSTEDER  
OSLO

THEODOR ZEISE  
ALTONA - ELBE

**IVER C. WEILBACH & CO**

SØLVER &amp; SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744



Telegr.:

Compasweilbach

Specialforretning: Kompasser &amp; Nautiske Instrumenter

**Hellerup Kulimport A/s**

TUBORG HAVN

Telefon Hellerup 20 — 803 og 660

IMPORT AF

Kul ▲ Koks ▲ Cinders  
Briketter ▲ Brænde**SEND DERES GAVE  
PR. TELEGRAM**Gave-Telegrammer indtelefoneres  
direkte til**STATSTELEGRAFEN**Blomster, Chokolade, Cigarer,  
Eau de Cologne etc. etc.**Skibsprovantering**

Schiffshandler

Ship Chandler

**H. S. Hansens Eftf. A/s**Telefon Central 389  
Efter Kl. 8 Ordrup 3098Amaliegade 43,  
København K.

Lager af alle Skibsfornødheder

**SCANDINAVIAN COAL BUYERS****IN A NUTSHELL**GUIDE TO SCANDINAVIAN COAL IMPORTERS,  
COAL AGENTS AND SHIPOWNERS

Price, 10/-, post free.

SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE

(The International Weekly)

33, Amaliegade

Copenhagen, Denmark

**FOREIGN BUNKERING**

TOWAGE

STEVEDORING

PROVISION-

AGENTS

**DANISH MARITIME SERVICE**TELEGRAMS:  
"AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

**COPENHAGEN****GIESCHE  
HANDELSGESELLSCHAFT**

m. b. H.

**DANZIG**

HOLZMARKT 4

Tel.-Adr. GIESCHE

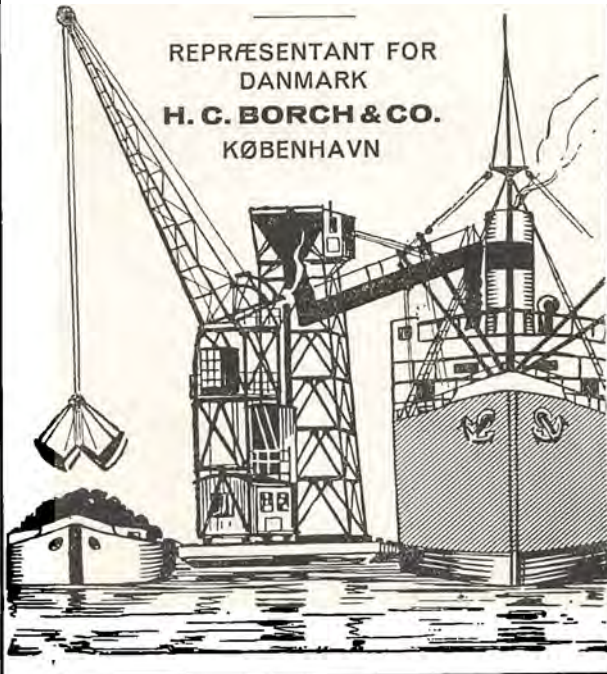
**Første Klasses Bunkerkul**fra egne Gruber:  
**Cleophas og Giesche.**

REPRÆSENTANT FOR

DANMARK

**H. C. BORCH & CO.**

KØBENHAVN



AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

**Assuranceforeningen Skuld**

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12,267 • 12,432 &amp; 12,732 • TELGR.-ADR.: »SKULD«

STIFTET 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND

CA. 1.600.000 KR.

Overtager: 1) Ansvarsforsikring (derunder over-  
skydende Kollisionsansvar) for Damp-, Motor- og  
Sejlskibe • 2) Forsikring af Hyreansvar i Sygdoms-  
eller Forlistilfælde • 3) Forsikring af Ansvar for  
Besætningens Effekter i Forlistilfælde • 4) Strike-  
forsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund  
af Strike eller Lockout.*Det populære  
Tuborg***TUBORG LAGER ØL  
TUBORG PILSNER**

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 36

FREDAG 7. SEPTEMBER 1934

41. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1934

Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petrolcumus A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegraf-selskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerchr  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phønix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugser-selskaber.

## FRA UGE TIL UGE

Af Axel Gerfalk.

### AMERIKANSKE SYNSPUNKTER

Naar *International Shipping Conference* har udsat det internationale Redermøde til den første Uge i November, skyldes dette forskellige Aarsager. Dels passede det ikke flere kontinentale Rederorganisationer at deltage i Mødet allerede i Oktober, da det viste sig vanskeligt for dem at faa sammenkaldt deres egne Medlemmer til en indbyrdes Drøftelse — antagelig ogsaa Forhandlinger med de paagældende Regerings-Departementer —, at man kunde naa at tage Stilling til de foreliggende Forslag fra *International Shipping Conference* og fra det engelske Udenrigsministerium. *Scandinavian Shipping Gazette* mener, at Udsættelsen maaske ogsaa skyldes den Omstændighed, at England inden Konferencens Afholdelse ønsker at afslutte nye Handelstraktater med de meget omdebatterede *British Shipping Preference Klausuler* med to evropæiske Nationer.

Men der er sikkert en tredie Faktor, som har været medbestemmende ved *International Shipping Conference's* Beslutning om at udsætte det for Verdensskibsfarten saa skæbnsvangre Møde. Den tredie Faktor er De Forenede Stater. Det er selvfølgelig af den største Betydning, at Amerika deltager i Konferencen og enes med andre Lande om en fælles Skibsfartspolitik, men i Amerika ligger i Øjeblikket, ogsaa med Hensyn til sin Skibsfartspolitik, i Smeltediglen, og det er vanskeligt for udenforstaaende, maaske ogsaa for de indviede, at spaa hvorledes Udviklingen vil blive. Man mener at vide, at Præsident Roosevelt er imod det nuværende Princip at yde store Postgodtgørelser, som i Virkeligheden er kamoufleret Statstilskud; paa den anden Side er der i Amerika, hvis man tør dømme efter den saakaldte offentlige Menings Udtalelser, et nationalt Ønske om, at De Forenede Stater skal være en Skibsfartsnation, selv om dette vil koste Skatteyderne en artig Sum Penge. Amerikanerne vil ikke genopleve Verdenskrigens ydmygende Erfaringer paa dette Omraade.

I et stort Land som Amerika er der selvfølgelig Plads for mere end een Opfattelse, eller rettere for en saa lidet homogen Nation vilde det være unaturligt, om alle havde den samme Opfattelse af det samme Problem. Mellem dem, der har den *anden* Opfattelse, er Staternes Landbrugsminister, Mr. Henry Wallace. Han har haft det Mod at udtale, at det vilde være af økonomisk Betydning for hans Land, hvis man koncentrerede Energien om at udnytte Landets rige, nationale Resourcer. Efter hans Mening var det bedre at overlade til de udenlandske Skibsfartsnationer en Virksomhed som Varetransporten, fordi »vore naturlige Fortrin paa dette Felt ikke er saa store som paa andre Produktionsomraader«. Desuden vilde det være af Fordel for Amerika, mener han, hvis Udlandets Handelsflaade transporterede en meget stor Del af Amerikas Eksportvarer, fordi dette gav vedkommende Nationer en forøget Købeevne af amerikanske Varer.

Medens den amerikanske Skibsfart er fuldstændig villig til at komme til en international Skibsfartskonference og drøfte Skibsfartsproblemer og enes om



en fælles Oplægningspolitik, er den fjendtlig indstillet over for Tanken om at drøfte Subsidie-Spørgsmaalet. At den kraftigt tager Afstand fra Landbrugsministerens Holdning er selvfølgelig. Lederen af den amerikanske Reder-Sammenslutning, Mr. R. J. Baker, minder Ministeren om Krigens Dage, da udenlandske Skibe pludselig blev trukket tilbage fra amerikanske Havne, og hvor amerikanske Landbrugsvarer bestemte for Eksport laa i milelange Kæmpedynger og »rustede og raadnede op«. Saa begyndte Amerika at bygge Skibe, og i 1920 androg Værdien af Varer, transporteret i amerikanske Skibe, (55,239,879 Tons) ca. 3,236 Millioner Dollars imod 188 Millioner Dollars i 1913. Baker fremholder, at Fragterne steg umaadeligt i disse Aar, men Amerika fik sin store Andel deri.

Helt retfærdig er Mr. Baker nu ikke i sine Betragtninger. I 1913 besøgte amerikanske Havne af 74,772,764 Netto Register Tons af udenlandske Skibe. I 1914 steg de til godt 79 Millioner Tons; de paafølgende Aar sank de ganske vist til henholdsvis 66 og 68

og 64 Millioner Tons, men samtidig begyndte den amerikanske Tonnage at stige endda ret betydeligt, saaledes anvendtes i 1918 af amerikansk Tonnage godt og vel en Trediedel mere end i 1913 og i 1920 anvendtes mere end dobbelt saa meget amerikansk Tonnage som i Aaret førend Krigens Udbrud. Sandheden er vistnok den, at U.S.A.s Eksport forøgedes saa uhyre under og umiddelbart efter Krigen, at den eksisterende Tonnage ikke slog til.

#### »Georg Stage« forlod igaar København

I Mandags stod det gamle Skoleskib »Georg Stage« ud gennem Kroneløbet med Navnet »Joseph Conrad« malet i Hækken og det engelske Flag vajende under Gaffelen.

Om Bord var Skibets nye Ejer, den engelsk-australske Forfatter Mr. Villiers, den amerikanske Forlægger Mr. Rogers Bruce og Marinemaleren Sigurd Kielland-Brandt. Herfra gaar Turen over Nordsøen til Harwich, hvor Skibet skal til Værft og ombygges. Der skal indrettes Plads til Passagerer og til Kadetter.

## EN ANALYSE AF STORBRITANIENS KONKURRENTER I FRAGTTONNAGE

FORTSAT FRA NR. 35, SIDE 403

### IV.

#### DE SKANDINAVISKE LANDE

Ingen andre Lande er der blevet udvist en saadan Interesse for Dieselmotorskibets Udvikling som i hvert af de tre skandinaviske Lande — Norge, Sverige og Danmark. Det første søgaaende Motorskib var det danske Skib »Selandia«, der blev bygget i 1912. I de tre skandinaviske Lande findes hverken Kul eller Olje af indenlandsk Oprindelse, men disse tre Lande er afhængig af Udlandet, naar de skal skaffe sig Brændselsmateriale til deres Skibe. Der er kun ringe Tvivl om, at det var disse Landes neutrale Stilling under Krigen, der gjorde dem venlig stemt overfor Olje, thi det var blevet deres bestemte Forsæt i Tilfælde af en eventuel fremtidig Krig at sørge for at forskaffe sig deres Brændselsmateriale fra et Sted, der laa saa langt borte som muligt fra den sandsynlige Kampplads.

Og de skandinaviske Lande ejer derfor ogsaa nu meget effektive og dygtigt administrerede Flaader. Ganske vist er den svenske og den danske Flaade hver for sig paa under een Million Brutto Tons. Den norske Flaade derimod er den fjerdestørste i Verden. I nedenstaaende Tabel gives detaljerede Oplysninger om disse tre Flaader, idet man regner et Skib paa over 3,000 Bruttotons for oceangaende. I Tabellen

er saaledes angivet den samlede Tonnage for de forskellige Skibstyper, ligesom der i en særskilt Kolonne belyses den Tonnage, der blev bygget i eller inden 1920. Man vil her lægge Mærke til, at denne Del af Tonnagen udgør en yderst ringe Procentdel af den samlede Tonnage. Ja, i de tre skandinaviske Lande tilsammen udgør denne Procentdel gennemsnitlig kun 31.8 Procent sammenlignet med 39.0 Procent i det Forenede Kongerige.

#### DE SKANDINAVISKE TANKSKIBE

Det er den gængse Opfattelse, at de skandinaviske Redere navnlig interesserer sig for »cargo-liners« — i Særdeleshed motordrevne »cargo-liners«. Og det er faktisk ogsaa Tilfældet, at disse Lande i de senere Aar har bygget en hel Del saadanne Skibe, men det mest interessante er, at de skandinaviske Landes Handelsflaader som Helhed betragtet bestaar af den større Procentdel Tankskibe end af nogen anden Skibstype. De tolv førende Søfartsnationers søgaaende Flaader beløber sig til tilsammen 40,273,028 Bruttotons, hvoraf de 39.7 Procent bestaar af Trampskibe, 32.2 Procent af »cargo-liners, 10.3 Procent af »liners« og 17.8 Procent af Tankskibe. De tre skandinaviske Lande ejer tilsammen 3,983,492 Tons Tankskibe eller ca. 10 Procent af alle Tankskibe. Den samlede skandinaviske Handelsflaade kommer saaledes til at bestaa af

Skibstype *	Norge				Sverige				Danmark			
	1920 eller før		i alle Aldre		1920 eller før		i alle Aldre		1920 eller før		i alle Aldre	
	Antal	Brutto-tonnage	Antal	Brutto-tonnage	Antal	Brutto-tonnage	Antal	Brutto-tonnage	Antal	Brutto-tonnage	Antal	Brutto-tonnage
Trampskibe:—												
A .....	24	140,935	46	270,311	12	69,442	28	178,633	—	—	10	57,781
B .....	31	137,794	95	423,901	13	55,642	18	77,824	7	31,608	19	86,006
C .....	48	168,303	71	250,013	25	88,094	29	102,427	3	10,706	12	40,956
	103	447,032	212	944,225	50	213,178	75	358,884	10	42,314	41	184,783
Cargo-liners .....	3	13,858	58	327,429	5	27,346	27	138,999	13	87,784	28	189,068
Liners .....	2	24,171	3	29,578	1	11,055	5	57,254	1	11,850	2	20,486
	108	485,061	273	1,301,232	56	251,579	107	555,137	24	141,948	71	394,297
Tankskibe .....	58	369,611	211	1,511,217	—	—	16	130,247	3	19,806	12	91,362
Ialt .....	166	854,672	484	2,812,449	56	251,579	123	685,384	27	161,754	83	485,659
i % af samlet Flaade .....		30.4		100.0		36.7		100.0		33.3		100.0
Trampskibe alene ved Slutning af Sept. 1932												
	135	578,447	247	1,088,328	57	239,873	80	354,867	15	62,128	46	204,557

\* Ved Trampskibe forstås Farlæjer med en Hastighed paa under 12 Knob, A-Typen er Trampskibe paa 5000 Bruttotons og derover, B-Typen er Trampskibe mellem 4000 og 5000 Tons, C-Typen Trampskibe mellem 3000 og 4000 Tons. Cargo-liners er Skibe med en Hastighed mellem 12 og 15 Knob og Liners er Skibe med en Hastighed paa over 16 Knob.

37.3 Procent Trampskibe, 16.5 Procent »cargo-liners«, 2.7 Procent »liners« og ikke mindre end 43.5 Procent Tankskibe. Det fremgaar saaledes af Tabellen, at Norges Tanskiptonnage er større end dens samlede Tonnage af Skibe af alle andre Kategorier, og det er det eneste Land i Verden, hvor dette er Tilfældet. I Sammenligning med Forholdene den 30. September 1932 er Typen Trampskibe i de tre skandinaviske Lande tilsammen blevet formindsket med 45 Skibe og 159,900 Bruttotons eller 9.7 Procent, i Norge har der fundet en Formindskelse Sted paa 35 Skibe og 144,103 Tons, i Sverige en Formindskelse paa fem Skibe, men alligevel er Tonnagen steget med 4,017 Tons, og endelig i Danmark har der været en Nedgang paa fem Skibe og 19,814 Tons. De tre Lande har vist en Tilbøjelighed til at skille sig af med deres gamle Skibe ved Ophugning, men i ingen af disse Lande er der blevet ydet nogen Form for Subsidier eller nogen Statsstøtte i Form af en »Ophugnings- og Nybygningsprojekt.

#### VERDENS FLAADE AF »CARGO-LINERS« OG TANKSKIBE

Det er muligt korteligt at opsummere Stillingen for de »cargo-liners« og Tankskibe, der ejes af de tolv førende Søfartsnationer. Indbyrdes ejer disse tolv Lande 1,815 saadanne Fartøjer paa tilsammen 12,953,321 Bruttotons, hvoraf det Forenede Kongerige ejer 784 Skibe paa 5,905,025 Tons eller 45.6 Procent

af denne Tonnage. Af den samlede »cargo-liner« Tonnage var 802 Skibe paa tilsammen 5,482,445 Tons bygget i eller inden 1920. Det Forenede Kongerige, de Forenede Stater og Japan, som tilsammen ejer 62.5 Procent af den Trampskibs Tonnage, der blev bygget i eller inden 1920, ejer ikke mindre end 78.4 Procent af den ældre »cargo-liner« Tonnage. Disse Lande har derfor en endnu stærkere Kontrol over Udbuddet af denne sidste Form for Tonnage end af den førstnævnte. Det er af denne Grund, at »The Shipping World« mere end en Gang har antydnet, at de fleste af de Problemer, som Verdensskibsfarten staar overfor, kunde løses ved en Overenskomst mellem disse tre Magter.

Hvad de tolv førende Søfartsnationers Flaade af søgaaende Tankskibe angaar, udgør disse tilsammen 1,042 i Antal og 7,185,279 Tons i Bruttotonnage. Af denne Tonnage ejer de Forenede Stater 2,364,640 Tons, det Forenede Kongerige 2,057,822 Tons og Norge 1,511,217 Tons eller tilsammen 82.5 Procent af Tankskibstonnagen. Som et Kuriosum kan nævnes, at intet andet individuelt Land ejer saa meget som 300,000 Tons Tankskibe. Den gamle Tankskibstonnage, d. v. s. den, der er bygget i eller inden 1920, beløber sig til 408 Skibe paa tilsammen 2,538,611 Tons, hvoraf de Forenede Stater, det Forenede Kongerige og Norge tilsammen ejer 2,208,921 Tons eller 87.0 Procent.

(Fortsættes).

## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 4. Sept. 1934.

Der er ikke sket større Begivenheder i Ugens Løb, hvorfor Fragtmarkedet maa siges at være ret uforandret. Prompte Skibe, som der forresten ikke er mange af, har et særdeles fordelagtigt Marked »in the Far East«, delvis ogsaa paa andre Kanter, og en Forbedring i Raterne er ikke utænkkelig. Den større Interesse for Timecharter-Tonnage burde ogsaa være et umiskendeligt Tegn paa, at Forholdene udvikler sig i den rigtige Retning, men for at det skal kunne hjælpe noget, maa Verdenshandelen igen komme ind i et roligere Spor og ikke ødelægges eller forkludres af alt for mange politiske Finesser.

#### TRÆLASTMARKEDET

er ikke blevet bedre efter de sidste Afslutninger og Noteringer at damme, og naar en fyrretyveaarig lettisk Baad akcepterer 500 Std. Kemi/King Lynn per Oktober til en saa lav Rate som 33/6, skal det ikke hjælpe til at holde Markedet oppe. Russerne er kommet i Markedet med en god Del nye Laster, og endskønt Raterne holdes nede paa et usandsynligt Løvmål, stimulerer det Markedet med den større Efterspørgsel.

8/900 Std. Hernøsand/Aberdeen 30/- Oktober; 500 Std. Kemi/Kings Lynn 36/6 Oktober; 2500 Std. 2/3 Sverige 1/2 Wiborg/Alexandria 47/6; 600 Fv. Uleåborg/Boness 29/6; 620 Fv. Uleåborg/S. Alloa 29/-; 950 Std. Uleåborg/London 29/-.

Leningrad: 1005 Std. Rotterdam 29/9, 700 Leer 33/6, 600 Std. Lübeck 30/-, 750 Std. Ghent 32/7½d.

Canada: 800 Std. Bay of Fundy/W.B.E.I. 50/6.

#### KUL, KOKS etc.

kan ikke notere nogen Fremgang, hverken i Rater eller ”demand.” Tyne: Rønne 1200 T. 4/9, Lindholm 4000 T. 3/9, Nyborg 1900 T. 4/3, Kbhvn. 1050 T. Koks 6/7½, Helsingør 1150 T. Koks 6/4, Tees/Køge 1500 T. 4/4½d., Forth/god dansk Havn 2200 T. 3/10½, 2000 T. 4/-, Horsens 1300 T. 4/9.

#### MIDDELHAVET etc.

En formindsket Efterspørgsel og et noget større Udbud af Tonnage har sat Raterne lidt tilbage, især

for store Baade til det østlige Middelhav. Cardiff/Alexandria betalte først paa Ugen 7/3, senere kun 7/6/9. Vestitalien ca. 7/-, Venedig 8/3 senere 7/9, Madeira 7/6; Østkysten/Porto Empedocle 2200 T. 8/6, Barcelona 2000 T. 9/9, Vestitalien 6/9 7/-. Rotterdam/Vestitalien 10,000 T. 6/9, Danzig/Vestitalien 7000 T. 9/-, Adriaterhavet 9/9.

De hjemgaaende Markeder har været noget bedre repræsenteret — uden at Raterne derfor er blevet synderlig bedre. Frugt indikerer 16/6 120,000 cbf., 17/- 100,000 cbf. Korn Casablanca og Saffi/A./Hamborg 8/3 8/4½, Sfax/Cork 2/3000 T. 9/-, Dublin 5500 T. 7/3, Ipswich 5/5700 T. 7/6, Rouen 25/3500 T. 30/31 Frcs. Mariupol/U.S.A. 11/-, Sortehavet/Dalny-Shanghai flere store Baade 15/- 15/6, Vladivostock 15/6 16/- f.i.o. Donau/A-H. 14/6, U.K. 15/-; Alexandria/Hull 8/9.

#### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Danzig/St. Lawrence 6600 T. Korn 10/6, Cardiff/Quebec-Montreal 3600 T. Kul 6/3, Weser/Baltimore 3200 T. Kainit \$2.85.

Montreal noterer nogenlunde uforandrede Rater til U.K. eller A/Rotterdam, men der kan vel forventes et livligere Marked og noget bedre Rater nu paa Slutningen af Sæsonen. Imidlertid rapporteres Sorel/London gjort til 1/4½d. Cuba: Noteringerne er helt uden Forandring. Salpeter Hopewell/Aalborg har betalt \$2.50 for en 4500 T. og en 5500 T. f.i.o. Basis, September/Oktober. Et fastere Timecharter Marked paa Vestindien, ogsaa for Trip across, har pustet lidt mere Liv i de amerikanske Markeder som Helhed, og det kunde ogsaa være paa Tide. Frisco/U.K. offererer 7000 T. Byg per December til 25/-.

Vancouver/p.p U.K. 9500 T. general cargo 20/3 berth terms.

#### SYD-AMERIKA

Udgaaende Kulrater noteres til uforandrede Rater, og Efterspørgslen er mærkbar mindre. Det hjemgaaende Marked har været mindre livligt, men det var ventet efter de mange Ugers ualmindelige Travlhed. Blandt nogle af de seneste rapporterede Afslutninger bemærkes:

San Lorenzo/A-Hamborg 7000 T. 17/- Oktober; San Lorenzo/U.K. A/Rotterdam 6000 T. 17/6 Januar/Februar; Rosario/Bergen-Åhus/Danmark 6900 T. 19-September/Oktbr.; Rosario/Trondheim/Åhus/Danmark 6200 T. 19/3 September; Rosario/Aitwerpen 7/7400 T. 16/3 Oktober November 6000 T. 16/6 Oktober; Rosario/A/Hamborg 8200 T. 17/6 September, 7000 T. 17/- Oktober.

### ØSTEN

opretholder Positionen fuldt ud, og da der er forholdsvis faa prompte Skibe, kan der forventes endnu bedre Betingelser i de forskellige Markeder. Dalny maatte op i 28/6 for en 8000 T. September og September/Oktober slutte til 27/-, Bombay U.K. Kont. 25/6, 1/- ekstra hvis Frankrig; Saigar Frankrig slut-

## + DANSKE HAVNE +

### ESBJERG

Dybdet ved daglig Højvande: Paa Graadysbarren 2,7—5,8 m undtagen i en 200 m bred Rende, der i fuld Bredde har 7,5 m og i Fyrlinien 7,8 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusetærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodsvang. Lodspenge efter Dybtgaaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lodsstationen, en Lods-kutter, ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. — Bugsering ved D.F.D.S.'s og Svitzer's Bugserbaade. Takst: 6 Øre pr. Net. Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højest 300 Kr. Moderation for Tankbaade med Last, halv Takst for Kul- og Oliefyldere. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjet fulde Netdrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Ton. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørges af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal ligende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefæde. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D. W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

### KØBENHAVN

I Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen 7,5—9,5 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Bolværkerne ved Kalvebod Brygge 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglhølløen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavns-siden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m. 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonagen. 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sjelfartøjer paa 100 Netto Reg. Tons og derunder betaler, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Sidstnævnte Afgift betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Afgift for Rute-fartøjer og reparerende Fartøjer m. m. Fartøjer, der udelukkende anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrlings- eller Motor-ølle til Fartøjet's eget Brug. Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden Benyttelse af fremmed Hjælp, for Lemping af Ladingen, for at skifte Mandskab, landsætte syge eller døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vindrivere, er fritagne for Afgift. Opholdets Varighed maa dog ikke udstrækkes over 4 løbende Døgn, for Sejlskibe paa 200 Net. Reg. Tons og derunder, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, ikke over 14 løbende Døgn. Fritagne for Afgiften af Nettotonagen er endvidere Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havaril anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Reise. Ingen Lodsvang. Lodspenge betales efter Skibets Dybtgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodsdes, og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 36 til 240 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat. Ballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand betales med Kr. 1,75—2,50 pr. Ton. Losning og Lastning. I Frihavnen besørges Losning og Lastning efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevcor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). I Toldhavnen Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke, en ca. 170 m lang med Bæreevne 13.600 Tons. Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer og pneuim. Kornlosseapparater, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 9 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 2 private faste Kraner (Burmeister & Wain) til Løft indtil 100 Tons. I Frihavnen 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 42 bevægelige elektriske Kraner til Løft indtil 3 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fryserum. Vandlovs. v. Bolværk, Jærnbane langs Havnen.

tes til ret varierende Rater: 27/6 28/- Okt., 28/6 29/- Sept. og der forlanges baade 30/- og 31/-. Vestaustrien/Europa har betalt 27/6 Okt./Nov.; Syaustralien 29/-, Sydney 27/6 Option Shanghai 13/6, Durban/Colombo 7000 T. Kul 6/3, Beira/U.K. 7000 T. Majs 16/6 Okt. (reported).

### TIMECHARTER

Vestindien: 51/5400 T. \$1.10 Rundrejse; 4135 T. \$1.10 3/5 Mdr.; 2600 T. \$1.42 1/2 2/4 Mdr.

Trip: 8870 T. del. St. Lawrence redel. U.S.N.H. 75 c. 2500 T. del. Halifax redel. U.S.N.H. \$1.25; 9350 T. del. S. Atlantic redel. U.K. Kont. 95 c.; 7700 T. del. Hampton Roads redel. U.K. via Gulf 4/6; 5500 T. del. Boston redel. U.K. Kont. 4/9; 4000 T. del. New York redel. U.K. Kont. \$1.30.

### FAABORG

Indsejllingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodsvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kroner, over 300 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. v. Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

### FREDERIKSHAVN

Dybdet i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lods takster af 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. 1/2 mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Privat Kran løftende 25 Tons. Privat Flydedok med 2400 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

### HELSINGØR

Dybdet i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. henholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodser ved Havnen og i Fyrsklubet »Lappegrunde«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: i Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bjergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkranter. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 2 Tørdokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

### NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejllingen gunstig. Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Selsk. 24 Øre, Sejsk. med Hjeloeskrue 32 Øre, Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugserdamp. ufornød. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; øvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørges hovedsagelig af et Speditørfirma med Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt. Kølhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

### RUDKJØBING

Indsejllingsløbet Nord fra til Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodsvang uden ved Bugsering (se Lods!). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris i Tiden 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Ø. pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slinger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie. Ophalingsbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Uhyggen breder sig — —

Kaptajn Kullberg, Føreren af det svenske Sejlskib »Sunnanna«, der i den voldsomme Orkan Natten til Søndag strandede paa Sallholm, har vakt voldsomt Røre med de Udtalelser om, at Fisker John C. Palm fra Dragør, der om Morgenen kom til Undsætning med sin Baad, krævede 150 Kr. for at redde ham og hans Besætning.

Mest fortørnet er Fisker Palm og hans to Sønner, Thorvald og Louis, der deltog i Redningsekspeditionen, blevet. John Palm afviser blankt Kaptajn Kullbergs Paastand, og forklarer til Dagens Nyheder, at det gik til paa følgende Maade:

Da vi kom ud til den strandede Galease, rasede der en saadan Orkan, at der ikke var Tid til længere Diskussioner.

Jeg gav Besætningen Ordre til at springe ned i min Baad, og saasnart den var om Bord, gjaldt det om at komme væk hurtigst muligt. Det var først, da vi var kommet et Stykke ind mod Land, jeg sagde til Kaptajn Kullberg, at det saamænd ikke var for meget, om man fik 150 Kr. for det Stykke Arbejde. Det var et Forslag, ikke et Krav. Min Baad har kostet 7000 Kr., det er jo mange Penge for en Dragør-Fisker. Han var da ogsaa straks fuldstændig enig med mig, og saa talte vi ikke mere om det.

Men hvordan er Dokumentet om, at de 150 Kr. skulde udbetales af Assurance-Summen opstaaet?

Det skrev den svenske Kaptajn, uden at jeg bad ham om det, da han og Besætningen var kommen inden Døre i mit Hjem i Strandstræde. Iøvrigt er det værdiløst, da Skibet viser sig slet ikke at være assureret.

Men at jeg har krævet Betaling for at redde Menneskeliv — det er Løgn! Jeg kender min Pligt og vilde aldrig finde paa noget saadant. Kaptajn Kullbergs Fremstilling er uriglig fra Ende til anden!

Umuligt var det jo ikke, at Kaptajn Kullberg i den første Forvirring havde sagt lidt mere end han egentlig mente. Vi forelagde ham i Aftes Fisker Palm's skarpe Dementi og foreholdt ham, hvor alvorlig den Anklage er, han udslynger imod sin Redningsmand. Ikke alene tog han ikke eet eneste Ord tilbage, men han udbyggede sin Forklaring med nye og forbløffende Detailler:

Uanset, hvad Fisker Palm nu siger, saa fastholder jeg bestemt, at han krævede disse Penge af mig som Erstatning for sin Ulejlighed. Det var de første Ord han henvendte til os, endnu før nogen af os var kommet over i hans Baad, og han begyndte endda med at forlange 200 Kr. Det har jeg min Besætning som Vidner paa, det har jeg skrevet under Ed i min Søforklaring, som i Dag er afleveret til det svenske Konsulat, og det er rigtigt.

Da vi var kommet vel om Bord, nedsatte han Kravet til 150 Kr., da jeg sagde, at hverken Rederen eller jeg havde saa mange Penge. Og det med Assurancen var en Nødhjælp, jeg fandt paa, for at stille ham tilfreds — jeg vidste jo godt, at Skibet ikke var assureret. Den skriftlige Erklæring underskrev jeg paa hans Opfordring.

Hvad der er sandt, er sandt, selv om han nu benægter det. Da vi i Eftermiddag var sammen ude ved Vraget for

at redde, hvad der kunde reddes, søgte han jo ogsaa at komme fra det.

Noget helt andet er, at jeg ikke vil lade det komme til retslig Handling. Jeg vil ikke anlægge Sag mod ham.

Men hvis han nu anlægger Sag mod Dem for Deres Udtalelser?

Det kan og gør han ikke!

Dagens Nyheder.

## Fra Stormnatten i Søndags

I Stormnatten mellem Lørdag og Søndag grundstødte det finske Sejlskib »Carmen« af Mariehamn paa et Klippe-skær nordøst for Bornholm, og Situationen var saa faretruende, at Besætningen, 12 Mand, maatte redde sig om Bord i den tyske Dampner »Ursula Simmers«, der tilkaldtes ved Nødblus.

Det finske Skib, der var lastet med Træ, blev atter af Bølgerne slaaet af Grunden, og siden har det drevet om som »forladt Skib« mellem Bornholm og Sverige.

Ikke mindre end tre Redningsdampere har været paa Jagt efter det, nemlig Svitzers »Ægir« fra Gedser, Hamburg Bugsirs »Heros« fra Sassnitz og det svenske Neptunbolags »Neptun« fra Trelleborg, og det blev den sidste, der gik af med Byttet. I Gaar Morges fandt »Neptun« »Carmen« ti Sømil syd for Simrishamn og bragte Skibet ind til Karlshamn.

»Carmen«, der tilhører den kendte aalandske Sejlskibsreder Gustav Ericsson, har sammen med sin Last en Værdi af 200,000 Kr., og da der foreligger Bjærgning af »dødt Skib«, bliver der en Bjærgeløn paa op imod 100,000 Kr. til det svenske Selskab.

## PERSONALIA

## Grosserer Carl Franck

Næsten 84 Aar gammel er fhv. Dampskibsekspektor, Grosserer Carl Franck afgaaet ved Døden, og i Tirsdags foregik Begravelsen paa Vestre Kirkegaard.

Grosserer Franck begyndte sin Løbebane omkring 1870 i det gamle københavnske Handelshus Fritsche & Co., der baade drev Dampskibsekspektion, Assurance og Handelsvirksomhed. I 1914 blev det dell, saaledes at Købmandsafdelingen og Assuranceafdelingen fortsattes som to selvstændige Forretninger, medens Grosserer Franck, der i det gamle Firma havde arbejdet sig frem til Ledelsen af Dampskibsafdelingen, overtog denne og sammen med Grosserer Hans Tobiesen oprettede Firmaet Franck & Tobiesen.

Carl Franck var en dygtig og energisk Forretningsmand, som nød stor Anseelse og havde mange Venner, ikke blot her i Landet, men ogsaa i Finland og i Sverige, som han gennem mange Aar stod i intim Forretningsforbindelse med, indtil han for fem Aar siden trak sig ud af Firmaet.

## POSITIONSLISTE PR. 4. SEPTEMBER 1934

## A

s.s. A. P. Bernstorff, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
s.s. Aalborg, afg. Beckton 3.9.  
s.s. Aalborghus, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. Aarhus, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. Aarø, Larsen, ank. London 3.9.  
m.t. Aase Mærsk, afg. Batoum 20.8.  
s.s. Activ, Lorentzen, ank. Danzig 3.9.  
m.s. Afrika, Himmelstrup, pass. Gibraltar 30.8. p. R. i. Le Havre  
s.s. Agnete Mærsk, afg. Casablanca 13.8.  
s.s. Alabama, Karstensen, afg. Bahia 1.9. til Kbhvn.  
s.s. Alexandra, Poulsen, Esbjerg-Grimby Ruten.  
s.s. Alfa, pass. Dungeness 25.8.  
m.s. Alfa, Christensen, ank. Kbhvn. 30.8.  
s.s. Argarve, Lund, afg. Antwerpen forv. 7.9. til Casablanca.  
s.s. Alsia, Heindorn, pass. Messina 31.8. p. R. i. Port Said.  
s.s. Alssund, Nielsen, ank. Puerto del Padre 2.9.  
s.s. Amalienborg, ank. London 23.8.  
m.s. Amerika, Knudsen, afg. St. Thomas 1.9. til Southampton.  
m.s. Anglo Mærsk, ank. B. Aires 4.8.  
m.t. Anna Mærsk, ank. Shanghai 25.8.  
s.s. Anna, afg. Wifstawarf 29.8.  
m.s. Annam, Kragelund, ank. Kohsichang 15.8.  
m.s. Argentina, Jøul-Larsen, afg. Kbhvn. 12.8. til Buenos Aires.  
m.s. Arizona, Sonne, ank. Rosario 2.9.  
s.s. Arnold Mærsk, ank. Blyth 18.8.

s.s. Askø, Kolster, afg. Piteå 28.8. til Cartagena, pass. Skagen 3.9. p. R. i. Hook of H.  
m.s. Asnæs, Ankersen, pass. Kbhvn. 2.9.  
m.s. Astoria, Nørregaard, pass. Azores 29.8.  
s.s. Astrid, Madsen, ank. Tyne 3.9.  
m.s. Australien, Rasmussen, ank. Rohsichang 22.8.

## B

s.s. Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
s.s. Bellona, Hansen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
s.s. Benedikt, Bergstedt, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro-Nykøbing F. Ruten.  
m.t. Bente Mærsk, afg. Rotterdam 11.8.  
s.s. Bergenhus, Schmidt, afg. Kbhvn. 7.9. til Vestnorge.  
s.s. Betty, pass. St. Miguel 15.8.  
s.s. Betty Mærsk, afg. Preston 14.8.  
s.s. Birgit, Lisberg, afg. Accra 4.9. til Port Bauet.  
s.s. Birte, Pedersen, ank. Danzig 30.8.  
s.s. Bodil, ank. Hull 29.8.  
s.s. Bogø, Nielsen, afg. Archangel 27.8. til Dordrecht.  
m.s. Boringia, Væring, ank. Hamborg 3.9.  
m.s. Bornholm, Petersen, ank. Monterideo 2.9.  
s.s. Bothal, Spelmann, afg. Bordeaux 30.8.  
s.s. Botnia, Ekholt, afg. Leith 1.9. til Reykjavik.  
s.s. Brasilien, Aggerholm, afg. Kbhvn. forv. 5.9. til Aabenraa.  
m.s. Bretagne, Hansen, afg. Algier 27.8.  
s.s. Bretland, Hansen, ank. Kbhvn. 1.9.  
s.s. Britta, ank. Malmø 28.8.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

4. 9. 34

LONDON.....	22,40	MADRID.....	62,35
NEWYORK.....	448,25	AMSTERDAM.....	308,00
BERLIN.....	177,65	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	30,10	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	106,65	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	148,45	PRAG.....	19,05
ROM.....	39,10	WARZAWA.....	86,40

s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Genua forv. 8.9. til Livorno.  
s.s. *Brosund*, Hansen, afg. New York 31.8. til Caibarien.  
s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Kbhvn. forv. 4.9. til Manchester.

## C

m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn-Aarhus Ruten.  
m.s. *California*, Andersen, afg. Nakskov 30.8. til Buenos Aires.  
s.s. *Carmen*, pass. Skagen 27.8.  
m.l. *Caroline Mærsk*, afg. Liverpool 22.8.  
m.s. *Caroline*, Jørgensen, afg. Skive 31.8. til Leningrad.  
m.s. *Chastine Mærsk*, ank. Tampio 20.8.  
m.s. *Chile*, Hansen, afg. Singapore 21.8. til Adén.  
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Lissabon 21.8. til New York.  
s.s. *Christiansborg*, afg. St. Lucia 30.8.  
s.s. *Cimbria*, Bencke, Kbhvn.-Randers Ruten.  
s.s. *Clara*, Holm, ank. Bordeaux 2.9.  
m.s. *Columbia*, Barfoed, afg. Sydney 22.8.  
s.s. *Cornelia Mærsk*, afg. Leith 21.8.  
m.s. *Cornwall* (Svendborg), Madsen, ank. Seaham 29.9.  
s.s. *Cyril*, Farup, afg. Saloum 1.9. til Carontes.

## D

s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. London forv. 7.9. til Kbhvn.  
s.s. *Dagmar*, afg. Valencia 29.8.  
s.s. *Dana*, Bang, ank. Swansea 31.8.  
m.s. *Dana* (Svendborg), Hansen, ank. Øregrund 31.8.  
m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Hongkong 1.9. til Singapore.  
m.l. *Danmark*, Bjark, afg. Aruba 30.8. til Stockholm.  
s.s. *Delaware*, Christensen, afg. New York 22.8. til Oslo.  
s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle forv. 11.9. til Kbhvn.  
s.s. *Dorrit*, ank. Antwerp 28.8.  
s.s. *Douro*, Nielsen, afg. Kbhvn. forv. 10.9. til Køngsberg.  
m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Reykjavik 2.9. til Kbhvn.  
s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## E

s.s. *Ebba*, afg. Palermo 28.8.  
s.s. *Ebro*, Ørbech, afg. Algier forv. 6.9. til Gdynia.  
s.s. *Edith*, pass. St. Miguel 16.8.  
s.s. *Effie Mærsk*, ank. Riga 24.8.  
s.s. *Elie*, Larsen, afg. Archangelsk 29.8. til Delfzijl.  
s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. Amsterdam 22.8.  
s.s. *Ellensborg*, ank. Danzig 2.9.  
s.s. *Elsborg*, ank. London 30.8.  
s.s. *Emilie Mærsk*, ank. London 23.8.  
m.l. *Emma Mærsk*, afg. Liverpool 9.8.  
s.s. *Emanuel*, Christensen, ank. Garston 29.8.  
m.s. *Emanuel* (Svendborg), Hansen, ank. Svendborg 27.8.  
s.s. *Energi*, Jørgensen, afg. Archangel 28.8. til Kbhvn., pass. Lødingen 3.9.  
m.s. *Energi*, Stegmann, ank. Ærøskøbing 3.9.  
m.s. *England* (D.F.D.S.), Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *England* (D.F.K.), Steengade, ank. Antwerpen 3.9.  
s.s. *Erna*, afg. Rouen 30.8.  
m.s. *Erria*, Topp, pass. Cape Vincent 2.9. p. R. t. London.  
s.s. *Erindring*, Jørgensen, afg. Stege 3.9. til Menstad.  
m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Esther*, afg. Oran 24.8.  
s.s. *Esther Maria*, Liisberg, afg. Zaandam 31.8. til Archangelsk.  
s.s. *Estland*, Poulsen, afg. Beckton 31.8.  
m.s. *Europa*, Dahl, ank. Tacoma 30.8.

## F

s.s. *Falken*, Jønson, Kbhvn.-Nyborg-Rudkøbing-Svendborg Ruten.  
m.s. *Falken* (Svendborg), pass. Helsingør N. 30.8. p. R. t. Plymouth.  
m.s. *Fanø*, ank. Eyrebakki 20.8.  
s.s. *Fanø*, Korff, ank. Nordenhamn 1.9.  
m.s. *Fionia*, Christensen, ank. Hamborg 1.9.  
s.s. *Flynderborg*, ank. Huelva 3.9.  
s.s. *Fredensborg*, afg. Antwerpen 29.8.  
s.s. *Frederiksborg*, ank. Hull 15.8.  
m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Oslo 1.9. til New York.  
s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Frode*, Brinch, afg. Rrederikshavn 2.9. til Bristol Kanalen.

## G

s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Kbhvn. forv. 8.9. til Antwerpen.  
s.s. *Gautatyr*, Abrahamsen, afg. Treport 1.9. til Herøen.  
s.s. *Georgia*, Jarltoft, afg. San Pedro 1.9. til Frederikshavn.  
s.s. *Gerda*, afg. Plymouth 27.8. . .  
s.s. *Gerda Toft*, afg. Antwerpen 5.9.  
m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. Christobal 21.8.  
m.s. *Gloria*, Kromann, ank. Danzig 3.9.  
s.s. *Gorm*, Bastholm, afg. Swansea 24.8. til Boston.  
s.s. *Grete*, pass. St. Miguel 10.8.  
s.s. *Grønland*, Meinertz, afg. Gdynia 27.8.  
s.s. *Gudrun Mærsk*, ank. W. Hartlepool 24.8.  
s.s. *Gunver*, afg. Gandia 29.8.  
s.s. *Gunver Mærsk*, ank. Boness 21.8.

## H

s.s. *H. H. Petersen*, Jensen, ank. Newcastle o. T. 2.9.  
s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Gdynia 3.9.  
s.s. *Halldan*, Jørgensen, afg. Swansea forv. 8.9. til Kbhvn.  
s.s. *Halland*, Andersen, afg. Gt. Yarmouth 1.9.  
s.s. *Hans Mærsk*, ank. Leningrad 20.8.  
s.s. *Harald*, Clemmensen, afg. Randers forv. 3.9. til Danzig.  
s.s. *Hariet*, pass. Gibraltar 29.8.  
s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
s.s. *Helene*, afg. Erith 29.8.  
ss.. *Helga*, pass. Havre Rd. 23.8. p. R. t. Fort de France.  
s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Plymouth 21.8.  
s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Swansea forv. 4.9. til Esbjerg.  
s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Kbhvn. forv. 4.9. til Aarhus.  
s.s. *Hroar*, Pape, afg. Kbhvn. 6.9. til Hull.  
s.s. *Hulda Mærsk*, ank. Riga 24.8.

## I

m.s. *India*, Kruse, ank. Kbhvn. 1.9.  
m.s. *Indien*, Bronér, afg. Occan Falls 1.9.  
s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Boston 8.8.  
s.s. *Inge Mærsk*, afg. Kbhvn. 23.8. til Gdynia.  
s.s. *Inger*, ank. Valencia 26.8.  
s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Newcastle/T. 2.9.  
m.s. *Irland*, Petersen, ank. Havana 29.8.  
s.s. *Island*, Lydersen, afg. Kbhvn. 2.9. til Reykjavik.  
s.s. *Ivar*, Clausen, ank. Montreal 29.8.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, ank. Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
s.s. *Jacob Mærsk*, afg. Cardiff 22.8.  
s.s. *Jan*, Jacobsen, pass. Kbhvn. 3.9. p. R. t. Kemi.  
m.l. *Jane Mærsk*, afg. Rouen 15.8.  
m.s. *Java*, Skjoldam, ank. Nakskov 30.8.  
s.s. *Jenny*, afg. Tunis 28.8.  
s.s. *Jessie Mærsk*, ank. Leningrad 19.8.  
s.s. *Johannes Mærsk*, ank. Archangel 16.8.  
s.s. *Johanne*, pass. Helsingør 28.8.  
m.s. *Johanne* (Svendborg), Jensen, ank. Cowes 26.8.  
s.s. *Jolantha*, Hansen, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
s.s. *Jutta*, ank. Algier 28.8.  
m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Jagersborg*, ank. Gdynia 2.9.

## K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Archangel 31.8.  
s.s. *Karen Toft*, ank. Ghent 1.9.  
s.s. *Karla*, ank. Kbhvn. 25.8.  
s.s. *Katholm*, Christensen, afg. Nykøbing M. forv. 5.9. til Danzig.  
s.s. *Kentucky*, Hansen, afg. Nykøbing F. forv. 7.9. til Danzig.  
s.s. *Kirsten Mærsk*, afg. Liverpool 15.8.  
s.s. *København* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *København* (Pacific), Sigvardt, afg. Leningrad 1.9.  
s.s. *Knud*, Petersen, afg. Danzig forv. 8.9. til Kbhvn.  
s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, ank. Singapore 31.8.  
s.s. *Laura*, afg. Sydney 24.8. til Table Bay.  
s.s. *Laura Mærsk*, afg. Julianehaab 19.8.  
m.s. *Leice Mærsk*, afg. Nauru 25.8.  
s.s. *Lera Mærsk*, afg. Klaipeda 24.8.  
s.s. *Lica Mærsk*, ank. Archangel 18.8.  
s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Swansea 31.8.  
s.s. *Lilian*, ank. Sofi 28.8.  
s.s. *Lilleborg*, ank. Danzig 3.9.  
s.s. *Limfjorden*, Clausen, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
s.s. *London*, Hansen, ank. West Hartlepool 27.8.  
m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Kbhvn. forv. 4.9.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
s.s. *Magnus*, Hjorth, afg. Riga forv. 4.9. til Tallinn.  
s.s. *Maine*, Jensen, afg. Warrington forv. 6.9. til Manchester.

**BRUG**  **KUN**

**Hempels** **Skibsfarver**

**INDENBORDS** **UDENBORDS**

*Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.*

s.s. *Maja*, ank. Rochester 27.8.  
 s.s. *Maja*, Thomsen, Aalborg-Hamburg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Mouritzen, ank. Göteborg 31.8.  
 s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Bandholm 4.9. til London.  
 s.s. *Margit*, Jensen, pass. Ushant 3.9. p. R. t. Ghent.  
 s.s. *Marie*, ank. Rotterdam 29.8.  
 m.t. *Marie Mærsk*, ank. Port Arthur 21.8.  
 s.s. *Marie Toft*, ank. London 2.9.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. Kbhvn. 8.9. til London.  
 s.s. *Martin Carl*, Langlykke, afg. Helsingør 4.9. til Lenin-grad.  
 m.s. *Marna*, Boye, ank. Ærøskøbing 27.8.  
 s.s. *Maryland*, Ankersen, afg. Odense forv. 3.9. til Helsingør.  
 s.s. *Mathilde Mærsk*, ank. Liverpool 22.8.  
 m.s. *Meonia*, Frandsen, afg. Singapore 2.9. til Saigon.  
 s.s. *Minsk*, Nykilde, afg. Leixoes 1.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Møen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

**N**

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, afg. Blyth 1.9.  
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Lauritsen, ank. Frederikshvn. 1.9.  
 s.s. *Najaden*, ank. Thames 25.8.  
 s.s. *Nancy*, ank. Warberg 28.8.  
 s.s. *Nautic*, pass. Dungeness 19.8.  
 s.s. *Nelly*, ank. Kemi 29.8.  
 s.s. *Neptun*, ank. Oslo 28.8.  
 s.s. *Nerma*, ank. Svendborg 24.8.  
 s.s. *Nevada*, Kolster, afg. Tyne 28.8.  
 m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. Trinidad 24.8.  
 s.s. *Nidaros*, Henriksen, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 m.s. *Niel Mærsk*, afg. Manila 22.8.  
 s.s. *Ninna*, afg. Table Bay 20.8. til Montreal.  
 s.s. *Niobe*, pass. Frederikshavn 29.8.  
 s.s. *Nora Mærsk*, afg. Kbhvn. 15.8. til New York.  
 s.s. *Nordborg*, ank. London 2.9.  
 s.s. *Nordsøen*, ank. Helsingør 25.8.  
 s.s. *Normandiet*, Fischer, afg. Tyne 30.9.

**O**

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Falk, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Garston forv. 10.9. til Antwerpen.  
 s.s. *Oluf Mærsk*, ank. Popovostrov 23.8.  
 m.s. *Olympia*, Røder, ank. New York 1.9.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Santos forv. 5.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Horsens 1.9.

**P**

m.s. *Panama*, Christensen, pass. Ushant 29.8. p. R. t. Sidney.  
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Leningrad 29.8.  
 m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Patricia* (Svendborg), Nielsen, ank. Kbhvn. 30.8.  
 s.s. *Paula*, ank. Thames 24.8.  
 m.s. *Pax*, Groth, afg. Eyrabakki 30.8.  
 m.s. *Peru*, Berg, afg. Genoa 2.9. til Port Said.  
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. Yokohama 11.8.  
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, ank. Kbhvn. 5.9.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlso, afg. Ghent 1.9.

**R**

s.s. *Randi*, ank. Bordeaux 29.8.  
 s.s. *Rhone*, Nielsen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Rita*, Westergaard, afg. Leningrad 31.8.  
 s.s. *Rita Mærsk*, afg. London 21.8.  
 s.s. *Robert Mærsk*, afg. Cardiff 22.8.  
 s.s. *Rosenborg*, ank. Kbhvn. 3.9.  
 s.s. *Rota*, Petersen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
 ss. *Rømo*, Thomsen, afg. Nykøbing F. 31.8. til Brahestad.

**S**

m.s. *Sally Mærsk*, afg. Montreal 16.8.  
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Grimsby 4.9. til Køge.

s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Hartlepool 1.9.  
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Dunkirk forv. 5.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Sejrø*, Huusum, afg. Leningrad 30.8. til Rouen, pass. Kbhvn. 3.9. p. R. t. Rouen.  
 m.s. *Stann*, Krarup, afg. Manila 2.9. til Hongkong.  
 s.s. *Sigrun*, Pedersen, afg. Antwerpen forv. 4.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Silkeborg*, afg. Kemi 1.9.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Leith 31.8.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Dunkirk forv. 4.9. til Havre.  
 s.s. *Skodsborg*, ank. Kemi 4.9.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.  
 s.s. *Slesvig*, Nielsen, ank. Acton Grange 1.9.  
 s.s. *Sonja Mærsk*, afg. Harstad 23.8.  
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Rotterdam 5.9.  
 s.s. *Stadion II*, afg. Stettin forv. 6.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Santiago 1.9.  
 s.s. *Stegelborg*, ank. Danzig 2.9.  
 s.s. *Stella*, ank. Balboa 21.8.  
 s.s. *Stjerneborg*, ank. Wallaroo 24.8.  
 s.s. *Stockholm*, Hinsch, afg. Mesane 26.8.  
 s.s. *Susan Mærsk*, pass. Hanstholm 27.8. vestg.  
 s.s. *Svanhild*, Kristoffersen, afg. Antwerpen forv. 4.9. til Wilmington.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Antwerpen forv. 11.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Antwerpen forv. 7.9. til København.  
 s.s. *Søborg*, ank. Sharpness 22.8.  
 s.s. *Sønderjylland*, Willarsen, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.

**T**

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Kbhvn. forv. 7.9. til Randers.  
 m.s. *Tacoma*, Lorentzen, pass. Panama 22.8.  
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Rønne 6.9.  
 s.s. *Tempo*, Sørensen, afg. Korsør 5.9. til Danzig.  
 s.s. *Tennessee*, Arel, afg. New Orleans 4.9. til New York.  
 s.s. *Thyra*, Jans, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Tiber*, Hull, afg. Tanger forv. 9.9. til Ceuta.  
 s.s. *Tjaldur*, Esbjerg-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Ceuta forv. 4.9. til Melilla.  
 m.s. *Tongking*, Jørgensen, pass. Lombok Strædet 26.8.  
 s.s. *Tovelil*, Vilsmark, ank. Amsterdam 27.8.  
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Grimsby 5.9.  
 s.s. *Trondhjem*, Jørgensen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tule*, Nielsen, afg. Malaga forv. forv. 6.9. til Lissabon.

**U**

s.s. *Uffe*, Hansen, ank. Kbhvn. 30.8.  
 s.s. *Ulla*, ank. Rio de Janeiro 2.8. til London.  
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. New York 1.9. til København.  
 s.s. *Uranienborg*, afg. San Nicolas 31.8.

**V**

m.s. *Vega* (Svendborg), Hansen, afg. Westervik 29. 8. til Courselles.  
 s.s. *Vendia*, Lund, afg. Nordenham 2.9.  
 s.s. *Vibeke Mærsk*, afg. Aalborg 23.8.  
 s.s. *Viborg*, ank. Mogador 31.8.  
 m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, ank. Papeete 31.8.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Kielsgaard, ank. Burntisland 1.9.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Gyhrs, afg. Buenos Aires forv. 5.9. til Kbhvn.  
 m.s. *Vistula*, Posselt, afg. Aarhus 9.9. til Kbhvn.

**W**

m.s. *Willemoes* (Svendborg), Jensen, ank. Aarhus 27.8.  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. London 2.9.

**Y**

s.s. *Ydun*, Fjeldborg, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Jensen, Aalborg-Hamburg Ruten.

**Ø**

s.s. *Ørneborg*, ank. Ghent 31.8.

## Positionsliste for Sejlskibe 4. 9. 34

4m. m.s. *Alfa*, Christensen, ank. Kbhvn. 30.8.  
 4m. m.s. *Caroline*, Boye Jørgensen, ank. Skive 28.8.  
 3m. Sk. *Clytia*, Hansen, ank. Esbjerg 3.9.  
 3m. Sk. *Frida*, Rasmussen, afg. Danzig 31.8.  
 3m. Sk. *Fuglen*, Winter, ank. Jersey 27.8.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement

Telefon 2070 · 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

samt paa alle Postkontorer



## DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

Telefon Nr. 6300, Omst. til samtlige Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.

## DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

## Jørgen A. Rasmussen, Copenhagen K.

Telegrams: Jorgaras

33, Amaliegade

World-wide supplies of

Bunker Coals, Fuel & Diesel Oil, Stevedoring, Towage, Docking & Shiprepairs, Insurance, Ships' Supplies

## SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 & 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents  
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.

### STEVEDORE

Telefoner: **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.:  
537 & 4055 Mændresch

Aalborg

### AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

### DET FORENEDE FÆRGESELSKAB

Kontor  
Nordre Toldbod  
København K.

Telefoner Central  
45 62 & 10562

anbefaler sig med  
**MOTORBAADE**  
til Proviant, Stores, Færge samt  
Trosseføring, overalt i Havnen  
og paa Rheden.

### REDERI- & HANDELSSELSKABET

## MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL · KOKS · CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

### VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM  
ANTWERP

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Coder: Scotts, Watkins, Bentleys.

Grundlagt 1874

### Th. Höeg \* Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Graa Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe  
Patent Mønje Graa Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:  
Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.  
Telefon: Central 13779.

## CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

50. Aargang.

København 5. September 1934.

Nr. 36.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E.-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaa ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 13, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters 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, og de der angaar Fyr, er angivet fra Søen.**

## I. Østersøen.

### 2071. Sverige S.-Kyst. Lägerholmen Fyr forandret.

(U. f. s. Nr. 35/2333. Stockholm 1934.)

*Lägerholmen* Fyr paa c.  $55^{\circ} 57',9$  N.  $14^{\circ} 28',4$  E. er forandret til at vise hvidt og rødt Et-Blink hver  $5^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $4^s$ . Synsvidde: 13 Sm. Iøvrigt uforandret. (E. f. S. Nr. 3/118 1934. Kort Nr. 269 og 280).

### 2072. Sverige S.-Kyst. Ronneby Indløb. Dunsö Nabb Lystønde genudlagt.

(U. f. s. Nr. 35/2279. Stockholm 1934.)

Lystønden *Dunsö Nabb* paa c.  $56^{\circ} 09'$  N.  $15^{\circ} 15'$  E. er atter udlagt paa Station. Lysevnen er en Del formindsket. (E. f. S. Nr. 31/1796 1934.)

### 2073. Sverige. Indløbet til Västervik. Stickskår Fyr. Fyrbelysning forandret.

(U. f. s. Nr. 35/2332. Stockholm 1934.)

Tæt ved *Stickskår* Fyr paa c.  $57^{\circ} 43',4$  N.  $16^{\circ} 45',5$  E. er tændt et nyt Fyr, *Stickskår* Fyr, der viser hvidt og rødt Et-Blink hver  $1,5^s$ . Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 9 Sm for hvidt og 6 Sm for rødt Lys. En hvid, ottekantet Fyrlanterne paa et 5 m højt Betontaarn. Fyret lyser, som følger:

1. Hvidt i Pej. fra  $122^{\circ}$  til  $358^{\circ}$ . 4. Hvidt i Pej. fra  $107^{\circ}$  til  $108^{\circ}$ .

2. Rødt i — -  $358^{\circ}$  - c.  $33^{\circ}$ . 5. Rødt i — -  $108^{\circ}$  -  $122^{\circ}$ .

3. Hvidt, uforst. i Pej. fra c.  $99^{\circ}$  til  $107^{\circ}$ .

Samtidig med Tændingen af ovennævnte nye Fyr er det tidligere *Stickskår* Fyr nedlagt.

(E. f. S. Nr. 27/1560 1933.)

### 2074. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Finngrundet Fyrskib. Radiofyr og Undervandstaagesignal forandres.

(U. f. s. Nr. 35/2323. Stockholm 1934.)

I Løbet af September d. A. vil Radiofyret og Undervandstaagesignalet om Bord i Fyrskibet *Finngrundet* paa c.  $61^{\circ} 04',0$  N.  $18^{\circ} 40',5$  E. blive forandret, som følger:

1. Radiofyr. Bølgelængde:  $318,5$  kc/s (942 m). Tonefrekvens: 1005 c/s. Rækkevidde: 60 Sm.



Signalet bliver:

1. Bogstaverne FI 3 Gange.....	17,2 <sup>s</sup> .
2. Pause.....	1,3 <sup>s</sup> .
3. 14 Streger, hver af 1 <sup>s</sup> . Varighed, adskilt ved mellemliggende Pauser paa 0,3 <sup>s</sup> .....	17,9 <sup>s</sup> .
4. Pause.....	0,3 <sup>s</sup> .
5. En lang Streg.....	7,1 <sup>s</sup> .
6. Pause.....	1,3 <sup>s</sup> .
7. Bogstaverne FI 1 Gang.....	4,9 <sup>s</sup> .
8. Pause.....	10,6 <sup>s</sup> .
	<hr/>
	1 <sup>m</sup> .
Gentagelse af ovenstaaende Signal.....	1 <sup>m</sup> .
Hele Udsendelsens Varighed.....	2 <sup>m</sup> .
Pause.....	4 <sup>m</sup> .
	<hr/>
Periode.....	6 <sup>m</sup> .

I usigtbart Vejr gives Signalet hver 6<sup>m</sup>, begyndende ved det 2<sup>m</sup>, 8<sup>m</sup>, 14<sup>m</sup> o. s. v. af hver Time.

I klart Vejr gives Signalet 4 Gange hver Time ved det 8<sup>m</sup>, 14<sup>m</sup>, 38<sup>m</sup> og 44<sup>m</sup>.

2. Under vandstaaesignal skal gives hver 1<sup>m</sup>, 4 tæt paa hinanden følgende Toner, hver af 2<sup>s</sup>. Varighed og adskilt ved mellemliggende Pauser paa 1<sup>s</sup>.

3. Fra den 1. September d. A. afgiver Radiofyret intet Signal mellem Kl. 0818—0830, 1218—1230, 1618—1630 (G. M. T.), da Fyrskibet i den Tid er i Forbindelse med *Härnösand Kustradiostation*.

**2075. Rusland. Finske Bugt. Koporia Bugt. Kap Dubov N. Lystønde udlagt.**  
(N. f. S. Nr. 35/3281. Berlin 1934.)

En hvid Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 2,8<sup>s</sup>, er udlagt paa c. 59° 49',<sub>0</sub> N. 28° 49',<sub>1</sub> E.  
(Kort Nr. 277.)

**2076. (T). Rusland. Finske Bugt. Narva Bugt. Spirtønder midlertidig udlagt.**  
(N. f. S. Nr. 35/3282. Berlin 1934.)

En rød- og hvidstribet Spirtønde med en sort Ballon er midlertidig udlagt paa hver af nedennævnte Pladser:

- a. c. 59° 36',<sub>6</sub> N. 27° 05',<sub>7</sub> E.      c. c. 59° 36',<sub>3</sub> N. 27° 38',<sub>4</sub> E.  
b. c. 59° 36',<sub>4</sub> N. 27° 22',<sub>2</sub> E.

Spirtønderne har ingen Betydning for Skibsfarten.

**2077. Estland. Finske Bugt. Dagö (Hiiumaa) N.-Kyst. Tahkona WSW. Grund.**  
(N. t. M. Nr. 7/35. Tallinn 1934.)

En Grund ved Navn *Näsurahu* med 2 m Vand er fundet paa c. 59° 05',<sub>1</sub> N. 22° 32',<sub>7</sub> E., 1,3 Sm 253½° fra *Tahkona* Fyr.  
(Kort Nr. 268.)

**2078. Estland. Ösel (Saaremaa) W.-Kyst. Sømærker inddraget.**  
(N. t. M. Nr. 7/40. Tallinn 1934.)

Nedennævnte Sømærker SSW. for *Filsand* Fyr er permanent inddraget:

1. Hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa c. 58° 20',<sub>9</sub> N. 21° 47',<sub>2</sub> E.  
2. Rød Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa c. 58° 21' N. 21° 47',<sub>5</sub> E.  
(Kort Nr. 268.)

**2079. Estland. Moon Sund. Haapsal Bugt. Paralepa. Fyrbelysning forandret.**  
(N. t. M. Nr. 7/36 og 7/37. Tallinn 1934.)

1. Et nyt Fyrtaarn til *Paralepa* Forfyr er opført paa 58° 56' 08" N. 23° 29' 05" E. Fyret viser hvidt Et-Blink hver 1<sup>s</sup>, Blink 0,4<sup>s</sup>, Mørke 0,6<sup>s</sup>. Flammens Højde: 15 m. Synsvide: 9 Sm Et hvidt, rundt Taarn. Fyret lyser, som følger:

1. Svagt Lys i Pejl. fra  $108^{\circ}$  til  $150\frac{1}{2}^{\circ}$ . 3. Svagt Lys i Pejl. fra  $156\frac{1}{2}^{\circ}$  til  $221^{\circ}$ .  
 2. Forstærket Lys i Pejl. fra  $150\frac{1}{2}^{\circ}$  til  $156\frac{1}{2}^{\circ}$ .  
 Fyret overet med *Paralepa* Bagfyr i Pejling  $152\frac{1}{2}^{\circ}$  angiver Løbet gennem den S.-lige Del af *Voosi* Stræde til *Hestholm* Ledelinie.  
 2. Det tidligere *Paralepa* Forfyr samt den midlertidige Fyrbaake er fjernet.  
 (E. f. S. Nr. 24/1357 1934. Kort Nr. 268.)

**2080. Estland. Moon Sund. Röhuküla. Fyrbaake ombygget.**

(N. t. M. Nr. 7/38. Tallinn 1934.)

Fyrbaaken paa det N.-lige Hoved af Midtermolen paa c.  $58^{\circ} 54'_{,5}$  N.  $23^{\circ} 25'_{,2}$  E. er ombygget og bestaar nu af en pyramideformet Tremmeværksbaake med en rød Trekant med Spidsen nedad. Flammens Højde:  $6_{,5}$  m. — Iøvrigt uforandret.

**2081. Estland. Riga Bugt. S.-lige Indløb til Moon Sund. Sømærke flyttet.**

(N. t. M. Nr. 7/34. Tallinn 1934.)

Den hvid- og rødmaalede Spirtønde med 2 røde, fra hinauden vendende Koste paa c.  $58^{\circ} 24'_{,2}$  N.  $23^{\circ} 21'_{,7}$  E. er flyttet SSE. efter til c.  $58^{\circ} 23'$  N.  $23^{\circ} 22'_{,4}$  E.,  $3_{,6}$  Sm  $139^{\circ}$  fra *Kübasaar* Fyr.

(Kort Nr. 268.)

**2082. (T). Tyskland. Adlergrund Fyrskib midlertidig ombyttet.**

(N. f. S. Nr. 35/3386. Berlin 1934.)

Fyrskibet *Adlergrund* paa c.  $54^{\circ} 50'$  N.  $14^{\circ} 23'$  E. er for et Tidsrum af c. 6 Uger midlertidig ombyttet med Fyrskibet *Reserve Hollenau*, der er et rødt, tomastet Skib, som paa begge Sider af Skroget er mærket *Adlergrund*. Imellem Masterne findes et taarnagtigt Fyrhus. Paa Fortoppen er anbragt en sort Ballon. Fyrkarakter er som i Fyrskibet *Adlergrund*. Flammens Højde: 16 m.

Lufttaagesignal afgives med Sirene, Fire-Stød hver  $1^m. 20^s$ , Stød  $2^s$ , Pause  $4^s$ , Stød  $2^s$ , Pause  $4^s$ , Stød  $2^s$ , Pause  $4^s$ , Stød  $2^s$ , Pause  $1^m$ .

Undervandstaagesignal afgives med Klokke, To-Slag hver  $20^s$ , Slag, Pause  $5^s$ , Slag, Pause  $15^s$ .

Radiopejlsignaler kan ikke afgives.

(Se Tillæg.)

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**

**2083. (T). Sverige. Sundet. Pilhaken Klokketønde og Norra Haken Lystønde midlertidig inddraget.**

(U. f. s. Nr. 35/2283. Stockholm 1934.)

Klokketønden *Pilhaken* paa c.  $55^{\circ} 52'_{,6}$  N.  $12^{\circ} 47'_{,3}$  E. og Lystønden *Norra Haken* paa c.  $55^{\circ} 52'_{,2}$  N.  $12^{\circ} 47'_{,7}$  E. er for Tiden inddraget for Eftersyn.

**2084. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Svendborg—Rudkøbing—Marstal. Klokke-tønder genudlagt.**

Nedennævnte Klokketønder er atter udlagt paa Station:

*Middelgrund* (c.  $55^{\circ} 01'$  N.  $10^{\circ} 41'$  E.). *Stenodde*. *Rudkøbing Løb N.* *Rudkøbing S.* *Stryno S.* *Hovvig*.

(E. f. S. Nr. 30/1789 1934.)

(Se Tillæg.)

**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.**

**2085. Sverige. Kattegat. Fladen Fyrskib genudlagt.**

(U. f. s. Nr. 35/2284. Stockholm 1934.)

Fyrskibet *Fladen* paa c.  $57^{\circ} 13'$  N.  $11^{\circ} 51'$  E. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 29/1691 1934.)

**2086. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Advarsel. Puller.**  
I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen* 4,4 m, i *Svanholm Fyrlinie*: 4,6 m, i *Sælhundeholm Løb*: 4,2 m, i *Gaasholm Løb*: 2,2 m, i *Svanholm Løb*: 1,5 m og i *Kobberø Løb*: 3,0 m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn Havn* 4,4 m Dybde over *Havrevlen* og 4,6 m i *Svanholm Fyrlinie* og 4,2 m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

Uden for Fyrlinierne findes mere Vand, men det anbefales Skibe med et større Dybgaaende end 4,4 m, der under de nuværende Dybdeforhold søger *Tyborøn Havn*, at benytte Lods.

En Pulle med 3,7 m Vand ligger paa 56° 43' (07") N. 8° 13' (08") E.

En Pulle med 2,8 m Vand ligger paa 56° 42' (58") N. 8° 13' (23") E.

En Pulle med 3,0 m Vand ligger paa 56° 42' (40") N. 8° 14' (00") E.

(E. f. S. Nr. 32/1882 1934. Kort Nr. 259.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

**2087. (P). Norge. Sør-Helgeland. Vega NW. Hysvær. Båe.**

(E. f. S. Nr. 8/821. Oslo 1934.)

I Følge indløben Rapport skal der paa N.-Siden af det afmærkede Løb *Hysvær—Skjærvær* paa c. 65° 46',<sub>6</sub> N. 11° 40',<sub>9</sub> E., c. 700 m c. 79° fra *Kvals skjær*, ligge en i Kortet ikke angivet Båe. Indtil Stedet kan blive nærmere undersøgt, bør man holde sig S.-lig i Løbet.

**2088. (P). Norge. Trondheimsfjorden. Beitstadfjorden. Fjordskjær NE. Båe.**

(E. f. S. Nr. 8/820. Oslo 1934.)

I Følge indløben Rapport skal der paa c. 64° 01',<sub>3</sub> N. 11° 19',<sub>3</sub> E., c. 260 m c. 64° fra *Jernstangen* paa *Fjordskjær*, ligge en i Kortet ikke angivet Båe, der er tør ved Lavvande.

**2089. Norge. Sogn og Fjordane. Ulvesund. Halsørbåen. Magnetisk Forstyrrelse findes ikke.**

(E. f. S. Nr. 8/819. Oslo 1934.)

Den ved *Halsørbåen* rapporterede magnetiske Forstyrrelse har ikke kunnet paavises.

c. 62° 00',<sub>2</sub> N. 5° 09',<sub>8</sub> E.

(E. f. S. Nr. 49/2791 1933).

**2090. (P). Norge. Sogn og Fjordane. Indre Sulen W. Barø E. Båe.**

(E. f. S. Nr. 8/825. Oslo 1934.)

I Følge indløben Rapport, skal der i Sundet E. for *Barø* paa c. 61° 08',<sub>6</sub> N. 4° 49',<sub>7</sub> E., SE. for den afmærkede Båe i Sundets S.-lige Del, ligge en Båe med 2,4 m Vand. Indtil Stedet er nærmere undersøgt, kan Fartøjer ikke regne med mere end 2,4 m Vand i Løbet.

**2091. Danmark. Graadyb Fyrskib. Tider for Radiofyr Klartvejsudsendelser forandret.**

Den i E. f. S. Nr. 25/1435 1934 bebudede Ændring af Klartvejsudsendelserne for de danske Radiofyr i *Nordsøen* er den 3. September d. A. traadt i Kraft for *Graadyb Radiofyr*s Vedkommende, saaledes at Radiofyrts Klartvejsudsendelser herefter finder Sted 2 Gange hver Time, begyndende ved det 28. og det 34. Minut.

*Graadyb Radiofyr*: c. 55° 20' N. 8° 05' E.

(E. f. S. Nr. 25/1435 1934. Fyr-Port. Side 234.)

**2092. (P). Holland. Steenbank. Midden Steenbank SSW. Grund. Afmærkning forandres.**

(B. a. Z. Nr. 200/2251. 's-Gravenhage 1934.)

1. En Grund med 6,2 m er fundet paa 51° 39' 06" N. 3° 20' 45" E., c. 250 m SSW. for Lys- og Fløjtetønden *Midden Steenbank*.

2. I Løbet af den nærmeste Tid vil den hvide Spidstønde med Ballon *Noord Steenbank* blive ombyttet med en Lystønde.

(E. f. S. Nr. 21/1190 1934. Kort Nr. 264.)

## MAANEDSOVERSIGT

over endnu i Kraft værende midlertidige og foreløbige  
Efterretninger for Søfarende.

## I. Østersøen.

1933

- 7/446 Østersøen. Sandhammaren Fyr SW. Vrag.  
34/2011 Sverige S.-Kyst. Falsterbo Fyr SE. Vrag afmærket.

1934

- 2/77 Tyskland. Kieler Fjord. Advarsel.  
4/211 Finland. Finske Bugt. Orrengrund og Tiiskeri (Digskär) Fyr. Advarsel.  
7/354 Danmark. Fakse Bugt. Rødvig Havn. Dybde aftaget.  
13/648 Sverige. Golland. N.-lige Indløb til Fårösund. Midlertidig Fyrbelysning.  
18/964 Sverige. Bottniske Bugt. Sydostbrotten Fyrskib ombyttes med nyt Fyrskib. Fyrkarakter og Lufttaagesignal forandres. Radiofyr oprettes.  
18/993 Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Sildefiskeri. Advarsel.  
22/1235 Rusland. Finske Bugt. Priemny Fyrskib flyttet. Sejladsforskrifter.  
23/1306 Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Bugt. Forbudt Omraade.  
27/1574 Finland. Finske Bugt. Hangø S. Opmaalingsmærker udlægges. Advarsel.  
27/1580 Finland. Finske Bugt. Seivästö (Stirsudden) Fyr forandres.  
28/1630 Estland. Finske Bugt. Reval Bugt. Skydeøvelser.  
29/1681 Letland. Riga Bugt. Kolkasrags (Domesnæs). Fyr forandres.  
30/1729 } Sverige. Ystad. Havnearbejder. Midlertidig Fyrbelysning.  
35/2011 }  
30/1736 Finland. Bottniske Bugt. Opmaalingsmærker. Advarsel.  
30/1737 Rusland. Finske Bugt. Luga Bugt. Oplysning om Baaker. Midlertidige Opmaalingsmærker.  
33/1914 Tyskland. Jershöft. Undervandstaagesignal og Radiofyr oprettet og i Virksomhed til Prøve.  
33/1915 Tyskland. Femern S.-Kyst. Strukkamphuk Fyr forandres.  
36/2074 Sverige. Bottniske Bugt. Finngrundet Fyrskib. Radiofyr og Undervandstaagesignal forandres.  
36/2082 Tyskland. Adlergrund Fyrskib midlertidig ombyttet.

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

1933

- 27/1687 Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedsund Jernbanebro W. Midlertidig Bro under Bygning. Bolværk spærret.

1934

- 1/30 Danmark. Sundet. København. Signaler for Skydning fra Forterne.  
1/32 } Danmark. Sundet. København. Inderhavnen. Knippelsbro. Trafikbestemmelse. Lodstvang.  
27/1581 } Signaler.  
1/34 Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.  
1/35 Danmark. Sundet. Køge Bugt. Mosede Batteri. Signal for Skydning.  
1/36 Danmark. Smaalandsfarvandet. Signaler for Skydning fra Borgsted Batteri og Masnedø Fort.  
1/38 Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Skydning.  
1/39 }  
23/1322 } Danmark. Lille-Bælt. Snævringen. Broarbejder. Advarsel.  
32/1875 }  
6/352 Danmark. Lille-Bælt. Fredericia SE. Undervandshindring.  
16/866 }  
18/998 } Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborgsund. Guldborg. Bro under Bygning. Midlertidig  
20/1112 } Afmærkning. Oplysning om Broarbejder.  
27/1583 }  
9/479 Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.

- 1934**  
 14/711 } Danmark. *Smaalandsfarvandet. Storstrømmen.* Bro under Bygning. Midlertidig Gennem-  
 18/997 } sejlingsaaabning. Midlertidige Foranstaltninger.  
 18/995 } Danmark. *Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm. Sandhage N.* Tilsanding. Sømærke midler-  
 tidig flyttet.  
 30/1748 Danmark. *Lille-Bælt. Als Fjord.* Skydeøvelser.  
 30/1744 Danmark. *Sundet. Snekkersten.* Vrag *Jylland* afmærket.  
 34/1956 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Bandholm* Havn. Havnefyrr midlertidig slukket.  
 35/2024 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Grønsund.* Gravet Rende over *Tolkebarren.* Oplysning  
 om Dybde.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 1929**  
 18/993 } Danmark. *Kattegat. Fornæs SE. t. S.* Oplysning om Dybde.  
**1932**  
 13/591 } Danmark. *Limfjorden. Tyborøn Kanal.* Oplysning om Dybdeforhold.  
**1934**  
 1/41 } Danmark. *Kattegat. Isefjord. Lynæs* Batteri. Signal for Skydning.  
 1/43 } Danmark. *Kattegat. Egense S.* Skydeplads.  
 2/81 } Danmark. *Kattegat. Indsejlingen til Mariager Fjord.* Dybde aftaget.  
 3/133 }  
 10/496 } Sverige. *Kattegat. Subbeberget.* Fyr tændes. *Varberg* Fyr nedlægges.  
 35/2026 }  
 13/661 } Danmark. *Kattegat. Hjælm S.* Opmaalingsmærker udlagt. Advarsel.  
 17/901 } Danmark. *Limfjorden. Hjarbæk* Havn. Indsejlingsrenden tilsandet.  
 20/1118 } Danmark. *Limfjorden. Oddesund.* Bro under Bygning. Advarsel.  
 29/1687 } Danmark. *Kattegat. Tisvilde—Liseleje.* Skydning. Advarsel.  
 29/1689 } Danmark. *Isefjord. Roskilde Fjord. Kronprins Frederiks* Bro. Fartbestemmelse.  
 32/1876 } Danmark. *Isefjord. Jægerspris.* Skydning. Advarsel.  
 32/1877 } Danmark. *Kattegat. Samsø E. Ballen E.* Vrag *Helga* afmærket.  
 32/1878 } Danmark. *Kattegat. Samsø W.* Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.  
 35/2069 } Danmark. *Kattegat. Sejero Bugt. Nekselø S. Stold.* Skydning.  
 35/2070 } Danmark. *Limfjorden. Sælhundeholm Løb.* Pulle.  
 36/2086 } Danmark. *Limfjorden. Tyborøn Kanal.* Vandstand. Advarsel. Puller.

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 1934**  
 6/332 } Skotland. *Firth of Forth. Inchkeith E.* Lystønde med Taageknaldsignal udlagt til Forsøg.  
 19/1066 } Norge. *Marstenen* Fyr. Lysevne forøges.  
 19/1068 } Norge. *Egersund. Egerø* Fyr. Taagesignal oprettes.  
 25/1435 }  
 31/1814 } Danmark. *Nordsøen.* Tiderne for Radiofyrs Klartvejrudsendelser forandres.  
 36/2091 }  
 26/1521 } Frankrig. *Dunkerque. Ruytingen* Fyrskib midlertidig ombyttet med Lys- og Fløjtetønde.  
 28/1652 } *Doverstræde. Le Colbart.* Opmaalingsvagere midlertidig udlagt.  
 33/1927 } Skotland. *Firth of Forth.* Undervandshindringer udlægges.  
 34/1966 } Holland. *Terschellingerbank* Fyrskib midlertidig ombyttet.  
 34/1969 } Skotland. *Firth of Forth. Inverkeithing* Anduvning. Lystønde udlægges.  
 34/1970 } Skotland. *Firth of Forth. Alloa Bank.* Lystønde udlægges.  
 35/2036 } Holland. *Zeegat van Texel.* Mineudlægning til Øvelse.  
 35/2039 } England. *South Scroby* Tønde ombyttes midlertidig med en Lystønde.  
 35/2040 } England. *Smith's Knoll* Klokketønde ombyttes midlertidig med en Lys- og Klokketønde.  
 36/2093 } Frankrig. *Dunkerque* Anduvning. *Sandettié* Fyrskib midlertidig ombyttet.

### Island og Færøerne.

- 1932**  
 46/2197 } Island W.-Kyst. *Breidifjörðr.* Dybde aftaget. Advarsel.  
**1933**  
 45/2593 } Island S.-Kyst. *Vestmannaeyjar. Bræðrabreki* Grund fundet.  
**1934**  
 21/1224 } Færøerne. *Nolsø og Myggenæs* Radiofyrr forandres.  
 33/1930 }  
 35/2049 }  
 31/1857 } Island N.-Kyst. *Eyjafjörður. Hrisey* Fyr. Fyr tændes foreløbig ikke.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1933  
9/598 *Britiske Øer.* Oplysninger om Stormvarselstationer.
- 1934  
1/55 *Danmark.* Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse.  
1/56 *Danmark.* Forholdsregler og Signaler, som er foreskrevet i Forbindelse med Isbrydnings-  
tjenestens Udførelse i *danske* Farvande.  
1/57 *Danmark.* Meteorologiske Observationer, Stormvarsler, Ismeldinger og Navigationsefter-  
retninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under  
Adresse CQ.
- 1/59 } *Danmark.* Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra *danske* Skibe.  
2/111 }  
1/60 *Danmark.* Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.  
1/61 *Danmark.* Stednavne rettes i de *danske* Søkort.  
1/62 *Danmark.* Dampskibsruiter for „Det Forenede Dampskibs-Selskab“s Passagerskibe over  
*N.-lige Atlanterhav.*
- 1/63 *Island.* *Islandske* Fyr. Advarsel.  
2/115 *Britiske Øer og Nordsøen.* Almindelig Oplysning angaaende Miner.  
4/227 *Danmark.* Stormvarsler, Vejmeldinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse  
for Søfart og Fiskeri i de *danske* Farvande udsendt pr. Radiotelefon.
- 16/860 *Britiske Øer.* Opmaalingsarbejder. Midlertidige Mærker udlægges. Advarsel.  
23/1337 *Danmark.* *Sundet.* *Smaalandsfarvandet.* Skydeøvelser fra Forter. Advarsel.  
31/1847 *Danmark.* *Sundet.* *København.* Havnereglement forandres.  
31/1848 *Danmark.* *Isefjord.* *Roskilde Fjord.* *Kronprins Frederiks Bro.* Midlertidig Lodstvang.  
31/1858 *Danmark.* *Isefjord.* *Roskilde Fjord.* *Kronprins Frederiks Bro.* Delvis Lukning af  
Gennemsejlingen.
-

2093. (T). Frankrig. Dunkerque Anduvning. Sandettié Fyrskib midlertidig ombyttet.  
(A. a. N. Nr. 35/1624. Paris 1934.)  
Fyrskibet *Sandettié* paa c. 51° 13' N. 1° 54' E. er midlertidig ombyttet med et Reservefyrskib, der har samme Fyrkarakter og Lufttaagesignal med Sirene som Hovedfyrskibet, men ikke er forsynet med Radiofyr eller Undervandsklokke.
2094. Skotland. Tay Floden. Forbud mod Ankring ophævet.  
(N. t. M. Nr. 1405. London 1934.)  
E. f. S. Nr. 35/2041 1934 annulleres, idet Forbudet mod Ankring indenfor et Omraade i Nærheden af *Newcome* Lystønde er ophævet.  
*Newcome* Lystønde: c. 56° 28' N. 2° 54' W.

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

2095. England S.-Kyst. Portsmouth. Dybde aftaget.  
(N. t. M. Nr. 1402. London 1934.)  
Følgende Dybder er fundet:  
1. 9,1 m 0,19 Sm 218° fra *War Memorial*.  
2. 9,4 m 0,49 Sm 296° - - -  
*War Memorial, Southsea*: c. 50° 47' N. 1° 05' W.
2096. (P). Irland W.-Kyst. Sligo Havn. Fyrbelysning forandres.  
(N. t. M. Nr. 1423. London 1934.)  
1. Omkring den 12. Oktober d. A. vil *Black Rock* hvide og røde, faste Fyr paa c. 54° 18' N. 8° 37' W. blive erstattet med et ubevogtet, hvidt Gruppe-Blinkfyr og et i samme Fyrtaarn anbragt Bifyr, der skal vise rødt Et-Blink over *Wheat and Seal Rocks*. Fyrtaarnet vil blive malet hvidt med sorte Bælter.  
Under Forandringen af Fyret vises to hvide, faste Fyr med en rød Lysvinkel over *Wheat and Seal Rocks*.  
2. Naar Forandringerne omtalt i (1) er tilendebragt, forandres Fyrkarakteren i *Metalman Rocks* Fyr paa c. 54° 18' N. 8° 34' W. fra Et-Blink til Gruppe-Blink.
2097. (P). Irland N.-Kyst. Ardglass. Fyr forandres.  
(N. t. M. Nr. 1417. London 1934.)  
I Løbet af den nærmeste Tid vil *Ardglass* Fyr paa c. 54° 16' N. 5° 37' W. blive forandret fra at vise hvidt og rødt, fast Lys til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formærkelser.

#### VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2098. Spanien NW.-Kyst. Ria de Vigo. La Negra Lys- og Fløjtetønde genudlagt.  
(A. a. l. N. Nr. 34/1082. San Fernando 1934.)  
Lys- og Fløjtetønden *La Negra* paa 42° 09' (14") N. 8° 53' (08") W. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 26/1532 1934.)
2099. Spanien SW.-Kyst. Cádiz Bugt. Cádiz. Oplysning om San Sebastian Fyr.  
(A. a. l. N. Nr. 34/1084. San Fernando 1934.)  
*San Sebastian* Fyr paa c. 36° 31',7 N. 6° 18',9 W. viser hvidt Gruppe-Blink, 2 Blink hver 10,61<sup>s</sup>, Blink 0,9<sup>s</sup>, Mørke 2,21<sup>s</sup>, Blink 0,29<sup>s</sup>, Mørke 7,21<sup>s</sup>.
2100. Sydlige Atlanterhav. Tristan da Cunha Gruppen. Inaccessible Island og Nightingale Island. Positioner tvivlsomme.  
(N. t. M. Nr. 1399. London 1934.)  
I Løbet af den nærmeste Tid udkommer en ny Udgave af Kort Nr. 1769, men det bemærkes, at de angivne Positioner for Øerne, *Inaccessible Island* paa c. 37° 19' |S. 12° 45' W. og *Nightingale Island* paa c. 37° 27' S. 12° 31' W., ikke er helt tilfredsstillende.  
Søfarende, der faar disse Øer i Sigte, anmodes om at forsøge paa at bestemme deres geografiske Positioner og at fremsende fulde Detailler over Observationerne til *Hydrographic Department, Admiralty, London*.

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

2101. Chile. Canal Inocentes. Oplysning om Dybde.  
(N. t. M. Nr. 1439. London 1934.)  
Dybden, der i Kortet paa c. 50° 32' S. 74° 45' W., 1,35 Sm 310° fra Toppen af *Wheeler Island*, er angivet til 153,6 m skal rettes til 25,6 m.
2102. Panama S.-Kyst. Punto Armuelles. Fyr nedlagt.  
(N. t. M. Nr. 1438. London 1934.)  
Det hvide, faste Fyr paa c. 8° 17' N. 82° 53' W. er ødelagt.

VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2103. Sardinien. Isolotto Toro. Fyr forandret.  
(A. a. N. Nr. 189/444. Genua 1934.)  
*Isolotto Toro* Fyr paa c. 38° 52' N. 8° 25' E. er forandret til at vise hvidt og rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 15<sup>s</sup>, Blink 3<sup>s</sup>, Mørke 1,5<sup>s</sup>, Blink 3<sup>s</sup>, Mørke 7,5<sup>s</sup>. Iøvrigt uforandret.
2104. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Isola Gorgona. Fyr tændt.  
(A. a. N. Nr. 179/415. Genua 1934.)  
Paa Hovedet af *Cala dello Scalo* er paa c. 43° 25' N. 9° 53' E. tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>. Flammens Højde: 9,5 m. Synsvidde: c. 8 Sm. Et cylindrisk Fyrtaarn.
2105. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Isola Capraia. Capo Ferraione. Oplysning om Fyr.  
(A. a. N. Nr. 179/417. Genua 1934.)  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 30/1770 1934 meddeles, at *Capo Ferraione* Fyr paa c. 43° 03' N. 9° 50' E. har en Synsvidde af 15 Sm.  
(E. f. S. Nr. 30/1770 1934.)
2106. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Monte Circeo. Oplysning om Fyr.  
(A. a. N. Nr. 180/423. Genua 1934.)  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 34/1988 1934 meddeles, at *Monte Circeo* Fyr paa c. 41° 13' N. 13° 04' E. har en Synsvidde af 23 Sm.  
(E. f. S. Nr. 34/1988 1934.)
2107. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Isola d'Ischia. Havnefyr forandret.  
(A. a. N. Nr. 180/422. Genua 1934.)  
De to Havnefyr, henholdsvis et grønt, fast Fyr og et rødt, fast Fyr, ved Indløbet til Havnen er forandret til at vise Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 4,5<sup>s</sup>. Iøvrigt uforandret.  
c. 40° 45' N. 13° 57' E.
2108. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Isola d'Ischia. Oplysning om Fyr.  
(A. a. N. Nr. 176/395. Genua 1934.)  
*Punta Imperatore* Fyr paa c. 40° 43' N. 13° 51' E., paa SW.-Spidsen af Øeu, har en Synsvidde af 30 Sm.
2109. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Porto di Portici. Fyr forandret.  
(A. a. N. Nr. 188/440. Genua 1934.)  
Fyret paa Yderenden af Molen paa c. 40° 49' N. 14° 20' E. er forandret til at vise grønt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 3<sup>s</sup>. Iøvrigt uforandret.



- 2110. (T). Sicilien. Isola Favignana. Punta Sottile Fyr midlertidig forandret.**  
(A. a. N. Nr. 176/391. Genua 1934.)  
*Punta Sottile* Fyr paa c. 37° 56' N. 12° 16' E., paa W.-Spidsen af *Isola Favignana*, er midlertidig forandret og viser for Tiden hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink 0,76<sup>s</sup>, Mørke 4,24<sup>s</sup>. Synsvide: c. 14 Sm.
- 2111. Italien E.-Kyst. Adriaterhavet. Bari. Punta S. Cataldo Fyr forandret.**  
(A. a. N. Nr. 188/435. Genua 1934.)  
*Punta S. Cataldo* Fyr paa c. 41° 08' N. 16° 51' E. er forandret og viser nu hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 20<sup>s</sup>, Blink 0,38<sup>s</sup>, Mørke 4,62<sup>s</sup>, Blink 0,38<sup>s</sup>, Mørke 4,62<sup>s</sup>, Blink 0,38<sup>s</sup>, Mørke 9,62<sup>s</sup>. Synsvide: 21 Sm.  
(E. f. S. Nr. 34/1991 1934.)
- 2112. Italien E.-Kyst. Adriaterhavet. Ancona Anduvning. Vrag fjernet. Vragafmærkning inddraget.**  
(A. a. N. Nr. 188/437. Genua 1934.)  
Vraget, der laa sunket paa c. 43° 40' N. 13° 21' E., c. 8 Sm WNW. for *Ancona* Fyr, er fjernet og Vragafmærkningen inddraget.
- 2113. Italien E.-Kyst. Adriaterhavet. Porto di Rovigno. Punta S. Eufemia Fyr. Oplysning om Fyr.**  
(A. a. N. Nr. 190/452. Genua 1934.)  
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 34/1993 1934 meddeles, at *Punta S. Eufemia* Fyr paa c. 45° 05' N. 13° 38' E. har en Synsvide af 13,4 Sm.  
(E. f. S. Nr. 34/1993 1934.)
- 2114. (T). Italien E.-Kyst. Adriaterhavet. Piave Vecchia Fyr midlertidig forandret.**  
(A. a. N. Nr. 188/434. Genua 1934.)  
*Piave Vecchia* Fyr paa c. 45° 29' N. 12° 35' E. er midlertidig forandret og viser for Tiden hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 30<sup>s</sup>, Blink 0,9<sup>s</sup>, Mørke 4,1<sup>s</sup>, Blink 0,9<sup>s</sup>, Mørke 4,1<sup>s</sup>, Blink 0,9<sup>s</sup>, Mørke 4,1<sup>s</sup>, Blink 0,9<sup>s</sup>, Mørke 4,1<sup>s</sup>, Blink 0,9<sup>s</sup>, Mørke 14,1<sup>s</sup>. Synsvide: 16 Sm.
- 2115. Ægypten. Nilen. Damietta Munding. El Mitras. Fyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 1411. London 1934.)  
Paa et Skær paa c. 31° 32' N. 31° 51' E., 0,43 Sm 17½° fra *Damietta* hvide Blink-fyr, er tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 2<sup>s</sup>. Flammens Højde: 5,5 m. Synsvide: 3 Sm. Et pyramideformet Fyrstativ med sorte og hvide Bælter.

## X. Asiens E.-Kyst med Japan.

- 2116. Sunda Øerne. Sumatra E.-Kyst. Berhala Stræde. Puller.**  
(B. a. Z. Nr. 198/2235. 's-Gravenhage 1934.)  
Følgende Puller er fundet:  
a. En Pulle med 5½ m Vand paa 0° 32' 01" S. 104° 02' 45" E.  
b. En Pulle med 10½ m Vand paa 0° 26' 03" S. 103° 59' 43" E.
- 2117. Sunda Øerne. Sumatra E.-Kyst. Billiton W.-Kyst. Grund afmærket.**  
(B. a. Z. Nr. 188/2108 og 198/2234. 's-Gravenhage 1934.)  
En Pulle med 8 m Vand er fundet paa 2° 43' 10" S. 107° 32' 39" E.  
Den hvide Lystønde ved *Karang Tengah* Rev er flyttet til c. 2° 43',1 S. 107° 32',6 E., tæt ved NW.-Kanten af ovennævnte Pulle.
- 2118. Sunda Øerne. Sumatra E.-Kyst. Stolze Stræde S.-lige Indløb. Grund findes ikke.**  
(B. a. Z. Nr. 198/2233. 's-Gravenhage 1934.)  
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 34/1999 1934 meddeles, at den deri omtalte Grund paa 3° 43' 09" S. 107° 32' 48" E. ikke findes.  
(E. f. S. Nr. 34/1999 1934.)

XI. Bekendtgørelser m. m.  
(Se Tillæg.)

Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller  
Bogs Nr.

England:

- T Supplement No. 9 to China Sea Pilot, Vol. IV.  
T Supplement No. 6 to Eastern Archipelago Pilot, Vol. IV.  
N Admiralty Tide Tables, 1935, Part I, Abridged Edition.  
Tj Supplement No. 1 to Norway Pilot, Part I.  
R 1016 Cochin China. — Saigon river.  
Rj 1128 Ports in Sardinia.  
R 1500 North West America. — Kodiak islands to Seguam island.  
R 1769 Islands and anchorages in the South Atlantic ocean.  
R 2145 Central America. — Cape Mala to Elena bay.  
R 3561 Rio de la Plata. — Buenos Aires to Nueva Palmira.  
R 243 Egypt. — Port of Alexandria.  
R 2618 Formosa. — Kiurun ko.  
R 3119 Egypt. — Alexandria harbour.

Tyskland:

- R D 61 Die Nordfriesischen Inseln mit Helgoland.  
R D 61 a Die Nordfriesischen Inseln mit Helgoland.

## Tillæg.

### I. Østersøen.

**2119. Danmark. Gedser Rev SE. Sømærke i Uorden.**

Den røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost, *Gedser Rev SE.*, paa  $54^{\circ} 28' (00'') N.$   $12^{\circ} 09' (48'') E.$  har mistet Stagen og Topbetegnelsen. Et nyt Sømærke vil snarest blive udlagt.

### II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

**2120. Danmark. Smaalandsfarvandet. Dybsø Fjord. Indløbet til Dybsø Havn. Vrag.**

I Indløbet til *Dybsø Havn* er sunket et Fartøj. Vraget vil blive armærket med en Stage, der fastgøres i dette. Mindste Dybde over Vraget er  $0,3$  m.  
c.  $55^{\circ} 07',5 N.$   $11^{\circ} 43',3 E.$

**2121. Danmark. Smaalandsfarvandet. Oreby Rende. Oplysning om Dybde.**

Oprensningen af *Oreby* og *Sakskøbing* Render er afsluttet og Dybden i *Oreby* Rende er nu  $4,3$  m og i *Sakskøbing* Rende paa Strækningen fra *Oreby* til *Sakskøbing*  $4,4$  m.  
*Oreby*: c.  $54^{\circ} 49',8 N.$   $11^{\circ} 35',8 E.$   
(E. f. S. Nr. 28/1637 1934. Havnelods, Side 150 og 162.)

## XI. Bekendtgørelser m. m.

**2122. Færøerne. Vestmanhavn. Forandringer af Havnereglement stillet i Bero.**

E. f. S. Nr. 20/1155 annulleres, da de deri omtalte Forandringer i Havnereglementet for *Vestmanhavn* indtil videre er stillet i Bero. c.  $62^{\circ} 09' N.$   $7^{\circ} 09' W.$   
(Kort Nr. 224 og 208. Færøske Lods, Side 66.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

- og *se* **Carlsberg**

**"GAMLE"**  
eller  
**"HOF"**



Nybygninger  
Reparationer

Aktieselskabet

**Aalborg Maskin- og Skibsbyggeri**

Telegr. Adr.: Yard.

Tlf. 4101, Statstlf. 9.

## FRIED. KRUPP

GERMANIAWERFT

AKTIENGESELLSCHAFT

KIEL

**SKIBSBYGNING**

FRAGT- & PASSAGERSKIBE AF  
ENHVER STØRRELSE OG TYPE

SPECIALITET:

TANKSKIBE OG  
LUKSUSYACHTS

EGNE DOKANLÆG  
FOR REPARATIONER  
OG OMBYGNING

**MASKINBYGNING**

DIESELMOTORER - DAMPKEDLER  
TRYKLEJER

REPRÆSENTANT FOR DANMARK:

**INGENIØR ALLAN THIERRY**

TOLDBODVEJ 28 TLF. C. 10036 KØBENHAVN K.

AGENTURFIRMAET

## KAY DYHR

ØRESUNDSVEJ 140, KØBENHAVN S. TLF. 8320

8892

8901

GENERALREPR. FOR:

**ASPINAL'S PATENT  
GOVERNOR Co.**

LIVERPOOL

**DAVIE & HORNE Ltd.**

JOHNSTONE

**A/S DEN NORSKE  
METALPAKNINGSFABR.**

BERGEN

m. fl.

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3500 Tons Ladeevne.

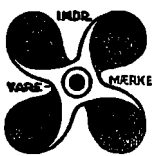
» 2. » » » » 1000 » »

**Toldbodens Motorfærge og Transportforretning**N. P. Winding (Forh. Skibsfører)  
anbefaler sig med

Større og mindre Motorbaade (Dag- og Nat- Tjeneste) til Transport-Proviant, Stores, Færgning samt Trosseløring.

Kontor Nordre Toldbod Privat-Telefon: Byen 3086,  
Telefon Central 13.717 Telgr.-Adr: Winding, Ndr. Toldbod**MARIUS NIELSEN & SØN**

Edsv. Skibsmæglere &amp; Dampskibsrederi

DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT  
BEFRAGTNINGSFORRETNINGTel.-Adr. »Mariuson»  
Statstelefon 196Kalvebod Brygge 4  
København V.Brug **Holzappel's International**  
**Skibsfarver**til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

Sl. Annæplads 16. Telefon 5601. København K.

Telefon  
Helrup  
1619**HERSKIND & WULFF**Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning  
Salg af

Nutidens bedste elektriske Kedelrensnings- &amp; Rustbankningsmaskiner

Brug Kedelrensningsbriketten **RENZO**, er syrefri og renser ufejlbarlig. Benyt vore Specialolier: H. & W. Olie Nr. 1 til Indsmøring af Bundtanke, Kuikasser og Rendestene. — H. & W. Dæklak, hurtigtørrende til Paasmøring af Hoveddæk og Mellemdæk.Telefon  
Kontor  
8712  
—  
Amaliegade  
41**KAAS & SØRENSEN**  
INDEHAVERSkibsklarering  
Kommission**G. E. OLSEN**Bunkerkul  
Kul, Koks, Brænde  
Briketter**HELSENGØR**  
Havnegade og  
nordre Havnearm  
Telf. 39 og 1139 · Privat 575

Benyt min „Pratt“ Benzintank vis à vis Posthuset

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

**“MYREN”**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adr.: "Holmalid"  
Amaliegade 36**RADIO-GAVER****BREV-GAVER**Enhver Gave-Ordre ekspederes  
samvittighedsfuldt og prompte

Forlang vore Tryksager hvis de ikke findes ombord

**GAVE-TELEGRAM A/s**

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: GAVETELEGRAM · KØBENHAVN

**Jørgen A. Rasmussen, Copenhagen K.**

Telegrams: Jorgaras

33, Amaliegade

World-wide supplies of

Bunker Coals, Fuel &amp; Diesel Oil, Stevedoring, Towage, Docking &amp; Shiprepairs, Insurance, Ships' Supplies

**SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY**

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 &amp; 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents  
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 37

FREDAG 14. SEPTEMBER 1934

41. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1934

Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleumsselskab A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegraf-selskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerchr  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phønix, Esbjerg  
Rhederi M. Jepsen, A/S, Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugsererselskaber.

## FRA UGE TIL UGE

Af Axel Gerfalk.

### OPHUGNING ELLER OPLÆGNING

I det store og Hele er man vist Verden over enig i, at Sanering af Fragtmarkederne og af den internationale Skibsfart, Faktorernes Orden er forøvrigt omvendt, maa ske enten gennem tvangsreguleret Oplægning af en vis Procent af den eksisterende Tonnage, eller igennem Ophugning af den »forældede« Tonnage. Der er den tredje Mulighed: en Kombination af Oplægning og Ophugning.

I England har Meningerne været delte, og til at begynde med stillede de engelske Redere sig decideret uvenlig imod den Runcimanske Tanke om Ophugning af den forældede Tonnage i Forbindelse med et Nybygningssystem: en Nybygning for hver to ophuggede Skibe. Der maatte en Mand som Lord Essendon og hans Kolleger indenfor de store Liniesselskaber til aabenlyst at støtte Handelsministerens Plan, før denne opnaaede en ikke for hjertelig Sympatitilkendegivelse fra Medlemmerne af Chamber of Shipping. Men nu synes det som om de engelske Redere har foretaget en lille Kovending. Dette skyldes maaske ikke nogen overdreven Begejstring for selve Planen, men for Runciman's nye Handelstraktater med British Shipping Klavsulerne, hvorigennem det allerede er lykkedes Englands Skibsfart at generobre en Position i Østersømarkederne, og at dominere i Sortehavsmarkedet. Disse Handelstraktater giver som bekendt Englands Skibsfart en Preference hos de Nationer, der eksporterer mere til England end de importerer — og hvem gør ikke det? — og Englænderne regner venligst Fragtydelse *au par* med Import af engelske Varer, en meget fin Opmuntring til Benyttelse af engelsk Tonnage.

Som sagt Stemningen i England er vokset i Favør af den Runcimanske Plan. Sir Archibald Hurd, som er knyttet til Handelsminister Runciman med Venskabsbaand, skriver i det sidste Nummer af det af ham redigerede Blad "The Shipping World," en meget besnærende Artikkel over Emnet: »Hvorfor ikke ophugge gammel Tonnage?«. **Han indleder med at sige, at den oplagte ocean-gaaende Tonnage (d. v. s. Skibe paa 3000 Tons og derover) paa det nærmeste svarer til Tonnagen paa Skibe af samme Type, der er tyve Aar gammel eller derover.** Konklusionen er ligetil: hvorfor saa ikke hugge netop disse Skibe op? Et saare bestikkende Ræsonnement.

Endnu mere bestikkende virker det — se nedenstaaende statistiske Tabel — at England, hvis denne Politik knæsattes internationalt, bliver det Land, der maa ophugge mest, nemlig 33 Procent af Verdens-tonnagen over 20 Aar gammel. Vi taler her stadigvæk om Skibe paa 3000 Tons og derover.

Sir Archibald Hurd udtrykker i samme Artikkel den Opfattelse, at i Tilfælde af britiske Redere kan enes om denne Politik, er der overvældende Sandsynlighed for, at Ophugningsplanen vil blive støttet af de skandinaviske Lande og af Holland og Tyskland. Og Japan vil stille sig sympatetisk over for Tanken, fordi dette Land allerede støtter de japanske Redere i at ophugge gammel Tonnage. Ejheller, mener Sir

Archbald, vil det blive vanskeligt at overtale Italien og Frankrig, fordi en saadan Politik vilde sætte dem i Stand til at reducere den nu ydede Statsstøtte.

Mon ikke Sir Archibald i en optimistisk Time har undervurderet Vanskelighederne ved at føre denne Plan igennem? Saa vidt vides, er de skandinaviske Lande endnu ikke blevet enige om en fælles Plan for London-Konferencen. Ellers var denne Kendsgerning sikkert blevet slaaet fast efter Skibsredermødet her i København for 14 Dage siden. Og hvad Frankrig og Italien angaar, saa kan man vist med større Sikkerhed sige, at Ophugnings-Planen *ikke* tiltaler dem som en international Rationaliserings-Plan. I sidste Uges *Scandinavian Shipping Gazette* dvælede Georges Philippar, vel nok Frankrigs mest indflydelsesrige shippingman, ved den for Frankrig saa tragiske Kendsgerning, at den franske Handelsflaade var blevet reduceret i Tonnage i langt højere Grad end andre Nationers. Selv om han ved denne Lejlighed udtalte sig paa egne Vegne, er der næppe stor Sandsynlighed for, at han som Formand for de franske Rederes Organisation vil tage det modsatte Standpunkt.

Ejheller Holland er saa vidt vides indstillet paa at give Ophugningsplanen en blank Akcept. Mange hollandske Redere er ganske vist tiltalt af Planens drastisk-radikale Forslag om at ophugge den Tonnage, der er forneget. Men at dømme efter en fremragende hollandsk Reders Artikkel i *Scandinavian Shipping Gazette* for i Onsdags, stiller man sig i Holland yderst skeptisk overfor et godt Resultat af Konferencen — man er i Holland ikke saa lidt irriteret over de nye engelske Handelstraktater, der ogsaa truer hollandske Skibsfartsinteresser.

Mange fremragende Skibsredere Verden over, deriblandt ogsaa engelske, er af den Mening, at Ophugning er en fortræffelig *national* Politik, men at Tvangsoplægning af en vis Procent af den eksisterende Tonnage er den eneste *internationale* Søfartspolitik, der kan løse Rationaliserings-Problemet tilfredsstillende: skabe forbedrede og stabile Fragtrater. Hvor stor eller hvor lille disse Skibsrederes Indflydelse er, kan man ikke afgøre, da ingen af de eksisterende nationale Skibsreder-Organisationer endnu har bekendt Kulør. Os bekendt foreligger der endnu ikke en eneste officiel Udtalelse om Spørgsmaalet: Oplægning eller Ophugning.

### DISKRIMINATIONEN BREDER SIG

Danmark og Sverige er nu de eneste Skibsfartslande, der ikke har faaet Særaftale med Portugal. Norge har i disse Dage underskrevet en saadan, hvorved norske Skibe slipper for Ekstratolden paa Varer transporteret med Skibe, der ikke har en saadan Særaftale. Prisen for dette har været, at Norge forpligter sig til at forøge sit Forbrug af Portvin til 28,900 Hektoliter om Aaret, til Gengæld vil Portugal aftage større Kvanta af norsk Klipfisk. Minister Oldenburg i Paris, som ogsaa repræsenterer Danmark diplomatisk i Spanien og Portugal, forhandler i disse Dage med de portugisiske Avtoriteter om at opnaa Særaftale-Fordelene.

Ogsaa de sydamerikanske Stater diskriminerer paa en Maade, som ogsaa vil genere dansk Skibsfart. *The Times* fortæller, at Argentina, Uruguay og Brasilien har sluttet Overenskomst om Havnegebyrer, saaledes

Fortsættes næste Side.

## VERDENS GAMLE HANDELSSKIBE

### Analyse over deres Nationalitet og Type.

Nedenfor bringer vi en statistisk Tabel over de før Krigen byggede oceangaaende Skibe, altsaa bygget før eller i 1914 og eksisterende endnu i 1934. Denne Tabel er ordnet efter Skibenes Nationalitet og Type, altsaa i Trampskibe, Cargo Liners, Liners og Tankskibe.

Her er Tabellen, som er udarbejdet af *The Shipping World*:

Land.	Trampskibe.				Tons gross.	No.	Cargo-liners.		Liners.		Tankskibe.		Alle Typer.		Procentdel	
	A.	B.	C.	Ttl.			Tons gross.	No.	Tons gross.	No.	Tons gross.	No.	Tons gross.	No.	Tons gross.	Y.
England .....	38	58	46	142	648,264	162	1,203,688	22	390,664	20	121,326	346	2,363,942	32.7	16.5	
De Forenede Stater...	11	12	16	39	170,801	86	477,339	8	149,788	32	165,766	165	963,694	13.3	12.1	
Grækenland .....	9	76	88	173	696,213	2	20,375	—	—	—	—	175	716,588	9.9	60.2	
Japan .....	22	31	37	90	393,685	40	283,115	—	—	1	9,049	131	685,849	9.5	23.6	
Italien .....	24	30	18	72	337,240	27	124,901	4	29,981	27	140,141	130	632,263	8.7	27.3	
Frankrig .....	14	16	17	47	217,808	32	245,214	2	38,552	4	20,509	85	522,083	7.2	22.1	
Norge .....	10	21	20	51	221,668	—	—	1	11,015	25	182,107	77	414,790	5.7	14.7	
Tyskland .....	15	11	12	38	175,295	18	113,004	1	21,011	7	32,229	64	341,539	4.7	13.1	
Holland .....	6	6	12	24	104,091	12	79,439	2	38,017	4	18,243	42	239,790	3.3	12.2	
Sverige .....	4	10	17	31	125,518	3	15,877	1	11,055	—	—	35	152,450	2.1	22.2	
Spanien .....	—	11	16	27	104,685	1	4,349	2	20,485	—	—	30	129,519	1.8	19.2	
Danmark .....	—	2	—	2	9,047	7	44,953	1	11,850	1	8,179	11	74,029	1.1	15.2	
Tilsammen...	153	284	299	736	2,204,315	390	2,612,254	44	722,418	121	697,549	1,291	7,236,536	100.0	18.0	

NB: Som Trampskibe regnes Skibe under 12 Knobs Fart; A: Skib over 5000 Tons; B: Skib mellem 4000 og 5000 Tons; C: Skibe mellem 3000 og 4000 Tons. Som Cargo-liners Skibe mellem 12 og 16 Knob, og som Liners Skibe over 16 Knob.

To Procentsatser er angivet. Y angiver vedkommende Lands Procent af den før 1914 byggede Verdenstonnage; Z den nationale Procent af Før-Krigen byggede Tonnage af oceangaaende Skibe, altsaa Skibe over 3000 Tons.

Naar man tager i Betragtning, at Danmark staar

Af Tabellen fremgaar iøvrigt, at England og De Forenede Stater tilsammen ejer 46 pCt. af de 7,236,536 Tons før Krigen byggede Tonnage.

En anden interessant Kendsgerning er Norges Stilling som Indehaver af den største før Krigen byggede Tankskibs-Tonnage. Tank-Tonnage er som bekendt den mest kortlivede af samtlige Skibstyper, saa de 697,549 Tons af Verdens før 1914 byggede Tonnage af denne Art kan ikke have langt igen.

# FRA UGE TIL UGE

PORTSAT FRA FORHEGAAENDE SIDE

at udenlandske Rederier, hvis Skibe anløber de paagældende Landes Havne betaler indtil fem Gange saa høje Gebyrer som de paagældende Nationers, og at det er Mening, at de øvrige sydamerikanske Stater, hvis de ønsker det, kan komme ind under dette »national« Arrangement. For mange udenlandske Ruteselskabers Vedkommende vil denne Diskrimination betyde, at Kysttrafikken ikke kan opretholdes.

For Danmarks Vedkommende er der ingen Grund til at acceptere en saadan Ordning. Danmark importerer meget mere fra disse Lande end vi eksporterer dertil og skulde som Følge deraf være i Stand til med godt Resultat at protestere imod denne grimme Diskrimination.

## DET DANSKE INITIATIV

De kanadiske Blade gør meget ud af den nye direkte Linie, der er etableret mellem Kanada og Syd-Afrika ved Samarbejdet mellem Skibsreder J. Lauritzen og det engelske Rederi Elder-Dempster. Den første Baad, Lauritzens nye *refrigeration ship* »Laura« var det første Skib af den nye Linie, der kom til Montreal med en Ladning af 16,000 Kasser Appelsiner. *Montreal Star* oplyser, at to Søsterskibe af Lauritzens Flaade ogsaa er sat ind paa Ruten, og det bringer Billeder af Skib og af »Laura«s *good-looking* Fører, Kaptajn Søren Winter. Bladet oplyser, at »Laura« kommer til Montreal endnu en Gang i denne Sæson med Ladning fra Syd-Afrika, og at Søsterskibene — »Donna« og »Ninna« — hver skal udføre en saadan Tur. Elder-Dempster's s.s. »Calumet« har ogsaa

faaet indlagt Køleinstallation og skal betjene samme Rute og at den chartrede Damper »Cairnvola« er paa Vej med samme Art Last.

Det kanadiske Blad spaar Linien Sukces. For to Aar siden kom en Prøvesending af de syd-afrikanske Appelsiner og Citrusfrugt til Kanada, og man sloges om denne fortræffelige Vare. Appelsinerne kommer til Kanada pakket i Kasser lavet af kanadisk Træ, og denne Vekselvirkning vil antagelig bidrage til denne dansk-engelske Rutes Sukces.

## Ny Løn-Overenskomst for mindre Skibe

Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe og Sømandenes Forbund i Danmark meddeler, at der er oprettet en ny Lønoverenskomst, hvis vigtigste Bestemmelser er følgende:

Hyrer er for Baadsmænd 178 Kr. 50 Øre pr. Md., for Matroser 158 Kr. 30 Øre pr. Md., for Letmatroser 77 Kr. 20 Øre pr. Md. og for Ungmænd 36 Kr. 60 Øre pr. Md.

For at kunne opnaa de foranførte Hyrer kræves:

For Ungmænd at have fyldt 16 Aar og at have faret til Søs mindst 12 Maaneder som Dreng eller mindst et Togt med Skoleskib. For Letmatroser at have fyldt 17 Aar og at have faret til Søs mindst 24 Maaneder, hvoraf mindst 6 Maaneder som Ungmand, samt at have faret med Sejlskib i mindst 6 Maaneder. For Matroser at have faret til Søs i 36 Maaneder, hvoraf mindst 6 Maaneder som Letmatros, samt at have faret med Sejlskib i mindst 12 Maaneder. For Baadsmænd at have fyldt 25 Aar og at have en Fartstid af mindst 48 Maaneder, hvoraf mindst 12 Maaneder som Matros.

Endvidere fastsættes Regler for Overarbejde, Vagter, Regulering af Lønninger efter Pristallet m. m. Overenskomsten er straks traadt i Kraft; den kan opsiges med tre Maaneders Varsel.

## ★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

I de oversøiske Markeder er Tendensen fremdeles god, men efter de overvældende store Kornbefragtninger i den sidste Maanedes Tid — specielt fra La Plata — kan det ikke forundre, at der kommer en Reaktion, som giver sig Udslag i noget svagere Rater. — Der skal Tid til at »digest« de store Varemængder, og Fragtmarkedet svinger, eftersom Priserne gaar op eller ned. **I Øjeblikket er September-Positioner lidet paaagtet i La Plata, medens senere Positioner er forholdsvist godt efterspurgt, og for Montreals Vedkommende ser det ud til at lysne lidt, dog bør Forhaabningerne ikke spændes for højt. Pacific tegner ligeledes lidt bedre.** —

De forskellige Markeder i Østen er ikke fuldt saa fremtrædende som for kort Tid siden, men »the undertone« er god. De europæiske Markeder fortsætter omtrent uforandret. Trælast- og Kulmarkedet paa Nord-Østersøen er saaledes stadig svagt, medens det udgaaende Marked til Middelhavet endnu kan være med, og de hjemgaaende Markeder er hverken værre eller bedre, end Tilfældet har været i lange Tider; dog vil Frugteksporten, Jordnødderne og forhaabentlig et livligere Donau-Marked snart kunne sætte Kulør paa det hele. —

### TRÆLASTMARKEDET

kan endnu ikke notere nogen Fremgang — hverken i Rater eller Livlighed. — De mange udviklede Kvota- og Importreguleringer, Valutavrøvl o. s. v. vanskeliggør nye Salg, og da der er tilstrækkeligt med Skibe til de disponible Ledninger, kniber det med at faa Raterne bragt i Vejret. — Det ret store Salg af Korn fra Danzig til Kontinentet og fra Frankrig til Norden, gi-

ver de mindre Størrelser et bedre Marked, men gennemgaaende er det sløjt.

1,600 Fv. N. Finland/Cardiff 32/-; 700 Std. Ræfso & Wasklot/Sharpness 34/-; 400 Std. Wiborg/Kings Lynn 35/-; 310 Std. Kotka/Ramsgate 37/6; 330 Std. Sundsvall & Hernösand/Antwerpen 37/-.

*Leningrad* har taget en hel Del Baade til Rater, som vanskelig kan give Balance, bl. a.:

650 Std. Wismar, 29/-; 790 Std. Hull 32/9; 700 Fv. Acton Grange 42/6; 600 Std. Bremen 34/-; 530 Std. Papenburg 37/3; 350 Std. Papenburg 40/-; 3,500 T. heavy grain U.K. Kont. Basis 8/-.

*Hvidehavet*: Archangel: 1,800 Std. Poughkeepsie \$13.50; 530 Std. 3 danske Havne 46/6; 1,100 Std. Dublin noteres til 40/-; 1,700 Std. B. Aires og Rosario 57/6.

*Canada*: 700 Std. Campbellton/Pictou eller Pugwash-W.B.E.I. 56/3, Oktb.

### KUL, KOKS etc.

Alle Markeder er daarligere, til danske Havne særlig daarligt, og de rapporterede Afslutninger taler for sig selv, saaledes:

1,700 T. Forth/Sønderborg 3/10½; 3,000 T. Methil/Sønderborg 3/9d.; 1,650 T. Boness/Karrebæksmunde 4/1½; 2,700 T. Boness/god dansk Havn 3/9; 2,600 T. Seaham/Sundsvall 3/10½; 11/1,300 T. Østkysten/København ca. 4/7½; 25/3,000 T. Danzig/Gdynia-Odense 4/- 4/1½d.; 17/1,900 Danzig/Svendborg 4/1½d. 4/3.

### MIDDELHAVET etc.

Det udgaaende Marked er ret fast, til Trods for en minimal Tilgang af nye Laster. — Der bliver antagelig ingen Strike i Wales, men saa længe der ikke er faldet en Afgørelse, er Muligheden til Stede, og denne

Mulighed kan senere influere paa hele Markedet. — Cardiff/Marseille 5,000 T. 8/-, Vest Italien ca. 7/6/7,000 T., 7/1½d. 5,000 T., Port Said 7/-; Swansea/Barcelona 10/- 2,600 T., Tyne/V. Italien 6/9 7/- 6/7,500 T., Barcelona 10/3 1,800 T. Øerne ca. 7/3. Rotterdam/V. Italien 7/3 4/6,000 T. Danzig/Alexandria 6,500 T. 8/11d., Venedig 7,800 T. 9/9, V. Italien 6,500 T. 9/-, Algier eller Oran 8,700 T. 9/- — De hjemgaaende Markeder byder ikke paa mange Goder, men er dog bedre end for kort Tid siden; bl. a. lægger Kornafskibningen fra Marocco Beslag paa en hel Del Baade. — Gips Porto Empedocle/Mariager 1,800 T. 7/1½, Alexandria/Avonmouth 13/-, Alexandria/Hull 8/9. Black Sea/Dalny-Shanghai 14/9 15/- 15/6, Vladivostock 15/3 15/6 16/- f.i.o. — Donau/A/Rotterdam 6,000 T. 12/6 U.K. 13/6d. prompt.

#### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Kul Cadiff/St. John 1,800 t. 7/6, Forth/U.S.A. 3,500 t. 6/6, Rug Danzig/Gdynia-St. Lawrence eller U.S.A. 9/3 9/6d.

Montreal lader til at være lidt fastere: A/R'dam 7 c., p.p. U.K. 1/9d., Sharpness 1/10½d. Churchill/Liverpool 500 Std. 70/-, Mel 17½c. Havre 22½ c., tungt Korn 3/1½d. Cuba/p.p. U.K. Cont. 2,600 t. parcel 13/- Kul Range/V. Italien 8/9, Bomuld Gulfen/Japan 27 c. Fosfat Tampa/Japan \$ 2.75. Pitchpine Gulfen/2 Syd-Afrika eller U.K. 700 Std. 105/-. Endvidere udbydes Skrabjern, Beg, Salpeter etc. til forskellige Destinationer.

Vancouver/U.K. 9,000 t. 20/6 berth Nov. B. Columbia/U.K. 9,100 t. 21/- f.i.o. Oktb.

#### SYD-AMERIKA

Hull/B. Aires 6,500 t. 9/-, Emden/B. Aires 9/1½d. Kornbefragtningen er mindre livlig, og Raterne svagere for September, hvorimod Oktb./Novb. og Jan./Febr. noteres til faste Rater.

San Lorenzo/p.p. U.K. 7,000 t. 17/- Jan./Febr. Rosario p.p. U.K. 6,600 t. 16/9, Oktb./Novb. 16/6 Sept. Rosario/Antwerpen 6,200 t. 15/6 Sept. Necochea/Antwerpen 7,000 t. 15/6 Sept. 8,000 t. 15/6 Okt. B. Blanca/Callao 5,300 t. 16/- spot. B. Blanca/Rotterdam 6,800 t. 14/4½ Sept.

De allersidste Afslutninger viser noget fastere Tendens ogsaa for Sept.

Peru/U.K. Cont. 7,500 t. Okt./Novb. 19/6, og lignende pr. Novb. Decbr.

#### ØSTEN

Dalny/Cont. 7,500 t. Sept./Oktb. 27/-, 7/8,000 t. 28/- Sept. 5,000 t. 26/6 Novb. Dec. Vladivostock 8,000 t. 30/- Sept. Haiphong/Havre og Dunkirk 6,600 t. Majs 31/3. Saigon/Frankrig noteres nu kun 27/- 27/6 Oktb., men der kan antagelig ikke slutes til disse Rater. Bombay 26/-, Sydney 26/- 26/6. Kul Durban/Singapore 6/9, Colombo 6/6, Bombay 7/6. Majs Durban/Montreal 18/- Sept., og Durban/p.p. U.K./A.-R'dam 15/9 Oktb.

#### TIMECHARTER

Trip 7,357 t. del. Hampton Roads/redel. U.K. Kont. via Gulfen 4/3, 500 t. del. Norfolk redel. Bristol Kanalen 142½ c.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Udenrigsministeriets Haandbog over Danmark

Af den af Udenrigsministeriet og Statistisk Departement udgivne Haandbog om Danmark, der skiftevis udkommer paa de forskellige Hovedsprog og fordeles gennem Gesandtskaber og Konsulater i Udlandet, foreligger nu en ny engelsk Udgave »Denmark 1934«.

Haandbogen indeholder som tidligere en Række Oplysninger om økonomiske, kommercielle og kulturelle Forhold her i Landet og er beregnet til at skabe Interesse for Danmark og dets Erhvervsvirksomheder og give Udlandinge, som søger nærmere Oplysning, en korrekt og overskuelig Oversigt om de nævnte Emner.

Af nye Artikler i Haandbogen findes der forsaavidt angaar Administrationen her i Landet en Afhandling om Socialreformen af Amtmand R. Lassen. Forsaavidt angaar Erhvervene findes en Omtale af Danmarks Eksport af Bacon, en Artikel »What gives Danish Bacon its fine quality?« af Professor ved Landbohøjskolen Johs Jespersen og en Artikel om Fedtproduktionen her i Landet.

Tidligere Udgaver af Haandbogen sluttede med en af Udenrigsministeriets Erhvervs kontor udarbejdet Fortegnelse over danske Eksportfirmaer. Denne Fortegnelse er udeladt i den foreliggende Udgave. Grunden hertil er den, at der er etableret et Samarbejde mellem Udenrigsministeriets Erhvervs kontor og Kraks Legat om Udarbejdelsen af den af Legatet med Støtte af Handelsministeriet udgivne Eksportvejviser, som frentidig vil udkomme under Navnet »Export Directory of Denmark«. Haandbogen indeholder dog vedblivende en Oversigt over de vigtigste danske Eksportvarer. »Denmark 1934« indeholder i Stedet derfor et Afsnit »Factors in Denmark's Economic Life«. I dette Afsnit findes en Omtale af Udenrigsministeriets Erhvervs kontor, Handelens Organisationer, Erhvervstidskrifter o. s. v. Bogen slutter med en illustreret Omtale af danske Ingeniørfirmaers Virksomhed i Udlandet. Som Bilag medfølger et Danmarkskort.

Haandbogen er bragt i Handelen — i Kommission hos G. E. C. Gad.

### Norsk Søraftale med Portugal

Det norske Udenrigsministerium har udsendt en Meddelelse, hvori det bl. a. hedder:

For nogle Maaneder siden fandt de portugisiske Mynigheder at burde vedtage visse Bestemmelser, hvorved fremmede Fartøjer underkastes en diskriminerende Behandling, som paa det haardeste vilde have ramt Norges Skibsfart. Norge nedlagde straks Protest. Efter lang-

varige Forhandlinger er det nu lykkedes at opnaa en Ordning. Ved denne Ordning sikres den norske Skibsfart i Portugal fuld Ligestilling med portugisiske Skibe, for saa vidt angaar Størrelsen af de Afgifter, som erlægges ved Import og Eksport af Varer. Desuden er der truffet Bestemmelser, som sikrer de norske Klipfiskeeksportører Adgang til en regulær Afsætning af deres Varer i Portugal, og som vil tillade dem at opretholde deres Stilling paa det portugisiske Marked. Endvidere er der blevet vedtaget en Ordning, hvorved Importen af Hedvin til Norge reguleres i Overensstemmelse med det normale Behov.

### Svendborg-Rederiet »Concordia« køber Damper

Dampskibsselskabet »Concordia«, der i Januar Maaned blev stiftet i Svendborg med en Aktiekapital paa 75,000 Kr., har nu købt Skib.

Det er i Følge Svendborg Avis Damperen »Norco« af Oslo, der ved Auktion i Oslo den 7. August blev købt for ca. 155,000 Kr. »Norco« af Oslo, der har tilhørt Rederiet C. Henry Smith i Oslo, er bygget 1917 i Holland, er 786 Netto Reg. Tons og laster 2230 Tons. Damperen ligger i Moss i sejlklar Stand efter tilendebragt Klassificering, og den korresponderende Reder, Skibsmægler A. E. Sørensen, er rejst til Norge for at overtage Skibet.

### Cigaretpapiret blev dyrt

Søfyrbøder Albert Chr. Larsen stod forleden i Byretten tiltalt for Overtrædelse af Toldloven. Larsen har været i Besiddelse af 335 Pakker Cigaretpapir, hver indeholdende 120 Blade, men han nægter at have indsmuglet Papiret selv, hvorimod han paastaar at have købt det af ubekendte Personer og have solgt det til andre, som han heller ikke kender.

Larsen blev idømt 30 Dages Hæfte og skal i Erstatning til Statskassen betale 1350 Kroner.

### 40 nye amerikanske Tankskibe?

Det forlyder, at de amerikanske Olieselskaber vil bygge 40 nye Tankskibe mellem 15,000 og 18,000 Dødvægt Tons. De skal anvendes til indenlandsk Oliefart mellem Amerikas Øst- og Vestkyst og bliver saaledes ikke konkurrer til de i det frie Marked sejlene fremmede Tankskibe. Man antager, at efter at Japan har bygget hurtige Tankskibe, er De Forenede Stater nødt til at bygge hurtige Hjælpskibe for Marinen, da Brændselsforsyningen spiller en stor Rolle for enhver Krigsmarine.



### Skibstrafikken og Vareomsætningen over Gdynias Havn i Juli Maaned 1934

Der indløb i Maanedens Løb 410 Skibe med 339,549 N.R.T. mod 349 Skibe med 309,222 N.R.T. i Juni Maaned. Den danske Tonnage androg 61 Skibe med 36,179 N.R.T. og staar som Nr. 4 efter Sverige, Polen og Tyskland.

Tonnagen fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet:	Antal af Skibe:	Tonnage:
Polen .....	53	49,908
Danzig .....	5	3,780
England .....	17	28,715
Czekoslovakiet .....	2	442
Danmark .....	61	36,179
Estland .....	4	982
Finland .....	12	16,490
Frankrig .....	2	2,475
Grækenland .....	1	2,355
Holland .....	11	8,066
Letland .....	4	5,636
Tyskland .....	86	44,732
Norge .....	31	30,284
Amerika .....	7	22,014
Sverige .....	107	68,289
Italien .....	6	17,343
Z.S.R.R. ....	1	1,859

Den samlede Indførsel androg 100,844.9 T. mod 72,440 T. i Juni, den samlede Udførsel 479,269 T. Hele Vareomsætningen udgjorde altsaa 580,113.9 T. mod 549,857.1 T. i Juni.

Opgangen i Importen hidrører mest fra Indførslerne af Ris, Hørfø, Sild og gammelt Jern.

Af hovedsagelige Indførselsvarer skal nævnes: ca. 14,000 T. Ris, ca. 1,111 T. Kaffe, Tee, Kakao, ca. 1000 T. Sild, ca. 9,000 T. Thomasmel, ca. 9000 T. Hørfø, ca. 28,000 T. gammelt Jern, medens de hovedsagelige Udførselsvarer var: ca. 14,000 T. Sukker, ca. 1,600 T. Bacon, ca. 638 T. Smør, ca. 731 T. Æg, ca. 25,000 T. Træ, ca. 400,000 T. Kul (incl. Bunkers), ca. 17,000 T. Koks og ca. 5000 T. Jernbaneskiner.

### Kuludførslen over Gdynias Havn i Juli Maaned 1934

Ifølge en Beretning fra Vicekonsulatet i Gdynia udførtes der i Juli Maaned 1934 over Gdynias Havn 381,299.9 T. Kul, deraf til Danmark 35,045.5 T. mod 386,834.4 T., deraf til Danmark 2085 T. i Juni Maaned.

Udførslen var fordelt til de forskellige Lande, som følger:—

	Tons
Algier .....	17,812
Argentinen .....	8,120
Belgien .....	25,859
Danmark .....	35,045.5
Finland .....	10,145
Letland .....	2,840
Norge .....	15,301
Sverige .....	148,572.9
Italien .....	55,123
Estland .....	2,100
Holland .....	27,694
Irland .....	30,427.5
Island .....	1,110
Tyskland .....	1,150
	<hr/> 381,299.9

### Den norske Skibskontrols Gebyrer nedsættes

Ved kongelig Resolution er det blevet bestemt, at Gebyrer, som opkræves efter Skibskontrollens Gebyrtarif fra 1. September og indtil videre skal reduceres saaledes:

1) Besigtigelsesgebyrer for Fartøjer under 50 Reg. Ton Brutto med 20 pCt.

2) Besigtigelsesgebyrer for Fartøjer paa 50—100 Reg. Tons Brutto med 10 pCt.

3) Certifikatgebyrer for Passager- og Farts-certifikater med 50 pCt.

Nedsættelsen af Gebyrerne er besluttet fordi Opgøret af Regnskabet for Skibskontrollen for Terminen 1933—34 tyder paa, at Indtægterne i indeværende Termin 1933—34 med uforandrede Gebyrsatser vil blive større end antaget. Det er nemlig Forudsætningen at Gebyrerne skal dække Statens Udgifter til Skibskontrollen med Undtagelse af Rejseudgifterne. Da det ikke er mulig paa det Tidspunkt, da Budgetforslaget for Skibskontrollen bliver opsat at give et sikkert Overslag over hvad Gebyrindtægten vil andrage i den kommende Termin, som ikke begynder før over et halvt Aar efter at Budgetforslaget maa være afgivet, blev paa det sidste Storting bestemt, at Kongen efter Omstændighederne kan forhøje eller nedsætte Satsene i den Gebyrtarif, som Stortinget har fastsat, hvis de i Terminens Løb skulde vise sig, at Indtægterne maatte antages at blive mindre eller større end forudsat da Budgetet blev bevilget.

### Sømænds og Havnearbejderes Indtægter

Ifølge de af Københavns statistiske Kontor offentliggjorte Tabeller over Skatteindtægterne i 1932 (baseret paa Selvangivelserne til Aaret 1933—34) havde de 1268 her samt i Frederiksberg og Gentofte Kommuner bosatte Skibs-officerer og Hovmestre ialt 5,92 Mill. Kr.s Indkomst eller i Gennemsnit 4,686 (Aaret før 5,087) Kr. hver; herved er de 89 (65) under Skattegrænsen, 800 Kr., skønsmæssig ansat til 600 Kr., ligesom i de øvrige Erhverv. De 2,830 (i 1931: 2,697) Matroser og ligestillede tjente ialt 4.25 Mill. Kr. eller gennemsnitlig 1,501 (1,680) Kr., men 708 (559) af dem forblev skattefrie. Hos 1,557 (1,546) Havnearbejdere var Gennemsnitsfortjenesten 2,219 (2,542) Kr.; 110 (64) af dem havde under 800 Kr. og 88 havde en Indtægt paa over 4000 Kr.

Gennemsnitsformuen var for Skibsofficerer 8,254 (Aaret før 8,992 Kr., for Matroser 169 (108 Kr.), for Havnearbejdere 197 (199) Kr.; henholdsvis 832 (809), 2,765 (2,637) og 1,89 (1,486) af dem havde ingen Formue.

### »Peder Most« solgt

Efter sikkert Forlydende er Damperen »Peder Most«, der tilhørte Rederiet af samme Navn i Svendborg, i disse Dage solgt til et kanadisk Dampskibsselskab.

Købesummen siges at være 8,000 Pd. Str. eller ca. 180,000 Kr.

### Dyr skæren Genvej

Paa Begæring af Søfartsministeriet blev der rejst Forundersøgelse mod den tidligere Fører af »Flynderborg«. Sigtelsen gaar ud paa, at han har forarsaget Skibets Grundstødning ved Refsnæs den 4. Maj i Aar ved at gaa inden om Refsnæs Lysbøje.

Forundersøgelsesforhøret afholdtes i Mandags. Kaptajnen oplyste herunder, at han gik inden om Bøjen for at spare ca. 5 Minutter. Mellem Pullen og Lysbøjen er der en kvart Sømil Farvand, og da den østlige Vind efter hans Beregning vilde føre saavel Skib som Bøje Vest over, mente han ikke, Afgangens vilde være forbundet med Fare. Strømmen, der gik i modsat Retning, var imidlertid saa kraftig, at Bøjen blev drevet 50 Meter Øst over, og da Skibet ligeledes blev forsat i samme Retning, skete Grundstødningen.

Under Afhøringen blev det oplyst, at Skaden paa Skibet beløb sig til ca. 80,000 Kr.

### Sydfynske Dampskibsselskabs Isbaade solgt

Sydfynske Dampskibsselskab har i disse Dage solgt 3 Isbaade der var, stationeret i Marstal, til Fiskere i Rudkøbing.

Kontrakten med Staten om Istransport med Besørgelse af Posten skal være udløbet, og det er derfor, Selskabet i Fremtiden ingen Forpligtelse har til at holde Materiel til Istransporten. Ogsaa Isbaadene i Rudkøbing skal være afhændet, siger Sv. Amtst.

### Paa Tide at holde op

Den norske Yacht »Hoho« er efter 38 Dages Seilads over Atlanten ankommet til Penambuco. Den 12 Meter lange Yacht, som har en fire Mands Besætning, er, efter hvad der paastaas der, sejlet ud for at finde et Spor af den forliste danske femmastede Bark »København«, der forsvandt for flere Aar siden paa en Rejse fra Sydamerika til Australien.

Var det ikke paa Tide at holde op med at jage dette triste Fantom? Alt hvad der staar i menneskelig Magt er jo udført i Eftersøgning af Skoleskibet og dets Besætning.

### Oplægningerne gaar stadig ned.

Ifølge Dansk Dampskibsrederiforenings Opgørelse pr. 11. September havde Foreningens Medlemmer oplagt ialt 16 Skibe svarende til 37,506 Tons Dødvægt. Dette er Nedgang paa eet Skib og 2,623 Tons. I den tilsvarende Uge sidste Aar var 96,964 Tons oplagt.

### Wilh. Wilhelmsen bygger flere Skibe.

Wilh. Wilhelmsen har bestilt to nye Motorskibe paa 10,000 Tons Stykket og kalkuleret til at løbe 16.5 Knob. Det er svenske Værfter, der har faaet denne Ordre til en ekceptionel lav Pris.

### B. & W.-Dieselmotoren.

Burmeister & Wain har udsendt et lille Hefte med Oversigt over de Skibe, der pr. 1. April 1934 var forsynet med B. & W.-Dieselmotorer, enten leveret direkte fra Værftet eller gennem Licenstagere Verden over.

Dette er alt i alt 754 Skibe, tilhørende næsten alle Nationer, paa tilsammen 5,704,111 Tons Dødvægt og med 2,922,671 HK.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

**CHR. JENSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon: 2256  
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«

**RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.**  
(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)  
AALBORG

Telefon: 4120  
Statstelefon: 16

LLOYD'S AGENT

Telegram-Adr.:  
»Maritime«

**JOHS. UTZON**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:  
»UTZON«

ASSENS

**ALFRED LARSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER  
ASSENS

TELGR.-ADR. „SHIPPING“. — STATS-TELF. 10. — TLF. 200.  
PRIVAT TELEFON: ASSENS NR. 480.

BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**  
SKIBSMÆGLER  
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

ESBJERG

**C. BREINHOLT**  
SKIBSMÆGLER  
INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN  
ESBJERG

Britisk Vice-Consul — Lloyds Agent  
Telefon 57 & 1262 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.

**J. LAURITZEN'S EFTF.**  
MÆGLERFORRETNING  
(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler).  
ESBJERG

Telegr.-Adr.  
»Lauritzen«

Telefon: 3  
» 822

FAABORG

**P. A. NIELSEN**  
EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE  
FAABORG

Telegramadresse. NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 509

FREDERICIA

**JULIUS MORTENSEN**

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
LLOYD'S AGENT — BRITISH VICE-CONSULATE  
(GRUNDLAST 1876)

**FREDERICIA**

TELEGR.-ADR.: "MORTENSEN" TELEF. NR.  
THE BOE CODE - SCOTT'S CODE 10th ED. 87 og 464

KALUNDBORG

**O. L. OMØE**

TLGR. ADR. **KALUNDBORG** TLGR. ADR.  
OMØE Skibsmægler Lloyds Agent OMØE

**Befragtning, Klarering, Assurance,  
Stevedoring og Spedition.**

TELEFON NO. 4. 601.  
— STEVEDOREKONTORET 625.

KOLDING

**A. GJØRDING**

**KOLDING**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE

AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

KORSØK

**P. JØRGENSEN & CO.**  
SKIBSMÆGLERFORRETNING

Grundlagt 1867

Indehaver: J. U. JEPSEN, statsautoriseret Skibsmægler

**KORSØK**

Telegram-Adresse: JØRGENSEN  
The BOE Code

Telefon: 6 (3 Linier)  
Statstelefon: 11  
Efter Kontortid: 127

KØBENHAVN

**ALFRED CHRISTENSEN**

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43

Telf. 221

*Dampskibsreder*

*Dampskibs- og Havariagent*

*Befragtningsforretning*

MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN & MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

*Edsvoren Skibsmægler*

Telf.: Cementcentralen Nr. 1 — Statstelf.: Mariager Nr. 6  
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“  
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

NAKSKOV

**Casper Andréa's Eftflg.**

ved

**Halfdan Rasmussen**

edsv. Skibsmægler

NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“

Statstelefon Nr. 7  
Telefon Nr. 108, 408 & 618

RUDKØBING

**P. A. NIELSEN**  
EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE  
FAABORG

Telegramadresse. NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 509

Erik Andersens Eftf.  
**K. H. FRIIS**

statsautoriseret Skibsmægler

**RUDKØBING**

Tlgr.-Adr.: Rederiet C. Clausen, Haderslev  
„Skibs- mægleren“  
Rute fart Rudkøbing-Kiel-Hamburg

Telefoner:  
169 - 173

**AGENTUR:**

„Aug. Borgen“, Assuranceforretning, København  
De private Assuredeurer, København

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

SKIVE

SVENDBORG

**AAGE BERING**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**SKIVE**TELEFON:  
386 & 786TELEGRAM-ADR.  
"MÆGLEREN"**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**SVENDBORG**TELEGRAM-ADR.: SHIPPING TELEFONER: 1151—955  
THE BOE CODE PRIVAT: 1551

SVENDBORG

VEJLE

**E. W. v. d. HUDE & SØN**

Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852

**SVENDBORG**

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

LLOYD'S AGENT TYSK KONSULAT

Telefoner: 25, 133, 262 og Stat 2. Telegr.-Adr.: »Hude«, Svendborg.

**F. H. Lauenborg Christensen**

(C. HOLMS EFTERF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Vejle

TELEFONER: 11 OG 12 TELEGR.-ADR.: »ACTING«

**NY DAMPSKIBSLINIE  
FRA ITALIEN TIL SKANDINAVIEN**

Konsulatet i Messina har indberettet til Gesandtskabet i Rom, at det har bragt i Erfaring, at der fra November 1934 vil blive oprettet en regelmæssig italiensk Dampskibsforbindelse mellem Sicilien, Hamborg, Göteborg og Stockholm. Skibene, der skal være særligt hurtiggaaende, er indrettet til Transport af frisk Frugt, Rejsetiden fra Sicilien til Hamborg opgives at skulle blive ca. 10 Dage. Rederne er Indehaverne af »Compagnia Italia-Somalia«, og den italienske Regering agter at subventionere Linien, da Skibene ogsaa skal befordre Post. Der er foreløbig garanteret to Afsejlinger om Maaneden. Fragtraterne opgives at ligge under »Sloman-Linien«s (Hamborg), og den italienske Regering skal have tilsagt en vidtgaaende Understøttelse af Linien.

Konsulatet meddeler dernæst, at den nye Linie vil blive en skarp Konkurrent til nysnævnte tyske Linie, som hidtil har haft Monopol paa Fragt til de tyske Havne og ogsaa til de skandinaviske (med Omladning i Hamborg), at der vil blive oprettet en lignende

Linie: Sicilien-London-Liverpool, samt at Præsidenten for det herværende »Istituto Nazionale d'Esportazione« (Comm. Lantini) skal interessere sig meget for nævnte nye Linie.

Det er ikke udelukket, at ogsaa København med Tiden kan blive udset til Anløbshavn, og da allerede en dansk Linie (Lauritzen, Esbjerg) har regelmæssig Fart mellem Sicilien og Liverpool, maa den nævnte nye Forbindelse formentlig have en vis Interesse for dansk Skibsfart.

Den første Damper afgaar den 15. November d. A. fra Sicilien til Hamborg.

**LINIEN OPRETHOLDES MED MOTORSKIB OG DAMPER**

Fra anden Side erfarer vi, at denne Linie til at begynde med vil blive betjent af 2 Skibe. Det ene er Motorskibet »Duca degli Abruzzi«, det andet Dampskibet »Sana«, som Italo-Somalo Linien har købt fra Norge.

Vi erfarer ogsaa, at primus motor i denne Forbindelse har været den italienske Gesandt i Stockholm.

**POSITIONSLISTE PR. 11. SEPTEMBER 1934****A**

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
s.s. *Aalborg*, afg. Kbhvn. 10.9.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.- Aarhus Ruten.  
s.s. *Aaro*, Larsen, afg. Burntisland 8.9. til Aarhus.  
m.l. *Aase Mærsk*, afg. Batoum 20.8.  
s.s. *Activ*, Lorentzen, ank Køge 6.9.  
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Hamburg 9.9. hjg.  
s.s. *Agnete Mærsk*, afg. Casablanca 13.8.  
s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Bahia 1.9. til Kbhvn.  
s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Alfa* afg. Gdynia 4.9. til Wiborg.  
s.s. *Alfa*, Christensen, afg. Kbhvn. 7.9. til Leningrad.  
s.s. *Algarve*, Lund, afg. Tanger forv. 16.9. til Ceuta.  
m.s. *Alsia*, Heindorn, pass. Aden 8.9. p. R. t. Colombo.  
s.s. *Alssund*, Nielsen ank. Puerto del Padre 2.9.  
s.s. *Amalienborg*, pass. Kbhvn. 8.9.  
m.s. *Amerika*, Knudsen, pass. Flores 7.9. p. R. t. Southampton.  
m.s. *Anglo Mærsk*, ank. Buenos Ayres 4.8.  
m.l. *Anna Mærsk*, ank. Manila 31.8.  
s.s. *Anna*, pass. Blaavand 5.9. p. R. t. Nice.  
m.s. *Annam*, Kragelund, afg. Singapore 10.9. p. R. t. Dakar.  
m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Kbhvn. 12.8. til San Nicolas  
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. B. Aires forv. 18.9. til Kbhvn.  
s.s. *Arnold Mærsk*, afg. Lissabon 30.8.  
s.s. *Askø*, Kolster, afg. Hook 6.9. til Cartagena.

m.s. *Asnæs*, Ankensen, ank. Limeric 11.9.  
m.s. *Astoria*, Nørregaard, ank. Kbhvn. 8.9.  
s.s. *Astrid*, Madsen, afg. Newcastle 8.9. til Kbhvn.  
m.s. *Australien*, Rasmussen, afg. Penang 9.9. p. R. t. Aden.

**B**

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
s.s. *Bellona*, Hansen, Nakskov-Odense-Aarhus- Newcastle Ruten.  
s.s. *Benedikt*, Bergstedt, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro-Nykøbing F. Ruten.  
m.l. *Bente Mærsk*, afg. Aruba 31.8.  
s.s. *Bergenhus*, Schmidt, afg. Bergen 10.9.  
s.s. *Betty Mærsk*, ank. Archangel 25.8.  
s.s. *Betty*, ank. Archangel 25.8.  
s.s. *Birgit*, Lisberg, afg. Port Bouet 7.9. til Freetown.  
s.s. *Birte*, Pedersen pass. Kbhvn. 5.9. p. R. t. Bordeaux.  
s.s. *Bodil*, pass. Dungeness 4.9. p. R. t. Casablanca.  
s.s. *Bogø*, Nielsen, afg. Archangel 27.8. til Dordrecht.  
m.s. *Bonavista*, Christensen, ank. Thisted 3.9.  
m.s. *Boringia*, Væring, ank. Antwerpen 8.9. udg.  
m.s. *Bornholm*, Petersen, ank. B. Aires 4.9.  
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Kbhvn. 9.9.  
s.s. *Botnia*, Ekholt, afg. Reykjavik forv. 8.9. til Leith.  
m.s. *Brasilien*, Aggerholm, afg. Vejle forv. 12.9. til Aalborg.  
m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Algier 27.8.  
s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Danzig 8.9.  
s.s. *Britta*, ank. Aalborg 1.9.  
s.s. *Broholm*, Ankensen, afg. Catania forv. 13.9. til Messina.  
s.s. *Brosund*, Hansen, ank. Caibarien 7.9.

s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Manchester forv. 13.9. til Liverpool.

## C

m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *Carmen*, pass. Ushant 1.9. p. R. t. Malaga.  
 m.s. *California*, Andersen, afg. Nakskov 30.8. til River Plate.  
 s.s. *Caroline*, Jørgensen, ank. Leningrad 8.9.  
 m.t. *Caroline Mærsk*, afg. Liverpool 22.8.  
 m.s. *Chastine Mærsk*, ank. Tampico 20.8.  
 m.s. *Chile*, Hansen, afg. Aden 6.9. p. R. t. Suez.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. New \*ork 2.9.  
 s.s. *Christiansborg*, ank. St. John N. B. 8.9.  
 s.s. *Cimbria*, Bencke, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Holm, afg. Bordeaux 5.9. til Immingham.  
 m.s. *Columbia*, Barfoed, afg. Sydney NSW 22.8.  
 s.s. *Cornelia Mærsk*, ank. Kaskø 1.9.  
 m.s. *Cornwall* (Svendborg), Madsen, ank. Marstal 5.9.  
 s.s. *Cyrl*, Farup, ank. Carontes 11.9.

## D

s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. Kbhvn. 15.9. til London.  
 s.s. *Dagmar*, pass. Gibraltar 1.9. p. R. t. Bristol.  
 s.s. *Dana*, Bang, afg. Swansea 7.9. til Civita-Vecchia.  
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Singapore 6.9. p. R. t. Aden.  
 m.t. *Danmark*, Bjark, pass. 43°50' N—44° 17' V 8.9. p. R. t. Stockholm.  
 s.s. *Delaware*, Christensen, afg. Kbhvn. forv. 13.9. til Harlung.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle forv. 7.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Dorrit*, afg. Antwerpen 29.8. til Oran.  
 s.s. *Douro*, afg. Memel 15.9. til Kbhvn.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Kbhvn. 16.9. til Thorshavn.  
 s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## E

s.s. *Ebba*, pass. Gibraltar 3.9. p. R. t. Liverpool.  
 s.s. *Ebro*, Ørbech, afg. Gdynia forv. 20.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Edith*, pass. St. Miguel 16.8.  
 s.s. *Effie Mærsk*, afg. Riga 30.8.  
 s.s. *Egholm*, afg. Aalborg forv. 15.9. til Antwerpen.  
 s.s. *Ellensborg*, ank. London 11.9.  
 s.s. *Elie*, Larsen, ank. Delfzijl 8.9.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. Amsterdam 22.8.  
 s.s. *Elsborg*, ank. Blyth 6.9.  
 s.s. *Emanuel*, Christensen, afg. Garston 8.9. til Archangel.  
 s.s. *Emilie Mærsk*, ank. London 23.8.  
 m.t. *Emma Mærsk*, afg. Port Arthur 30.8.  
 s.s. *Energi*, Jørgensen, ank. Kbhvn. 9.9.  
 m.s. *England* (D. F. D. S.), Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *England* (D. F. K.), Steengade, ank. Kbhvn. 9.9.  
 s.s. *Erindring*, Jørgensen, ank. Holbæk 7.9.  
 s.s. *Erna*, pass. Portland 1.9.  
 m.s. *Erria*, Topp, ank. Antwerpen 9.9.  
 s.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Ester*, afg. Tayport 3.9. til Boness.  
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, ank. Archangel 9.9.  
 s.s. *Estland*, Jørgensen, ank. Danzig 8.9.  
 m.s. *Europa*, Dahl, ank. San Francisco 8.9. hjg.

## F

m.s. *Falken*, Rasmussen, ank. Plymouth 5.9.  
 s.s. *Falken*, Jensen, Kbhvn.-Nyborg-Rudkøbing-Svendborg Ruten.  
 s.s. *Fanø*, Korff, afg. Haderslev 7.9. til Pernau.  
 m.s. *Fanø*, ank. Ørebakka 3.9.  
 m.s. *Fionia*, Christensen, ank. Nakskov 11.9. hjg.  
 s.s. *Flynderborg*, ank. Tonny Charente 9.9.  
 s.s. *Fredensborg*, ank. Casablanca 5.9.  
 s.s. *Frederiksborg*, pass. Honningsvaag 10.9.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Oslo 1.9. til New York.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Brinch, afg. Port Talbot forv. 12.9. til St. Lawrence.

## G

s.s. *Garonne*, Kajs, afg. San Pedro 1.9. til Frederikshavn.  
 s.s. *Gautatyr*, Abrahamsen, ank. Kolding 8.9.  
 s.s. *Gerda Toft*, ank. London 6.9.  
 s.s. *Gerda*, afg. Watchet 4.9. til Goole.  
 m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. Christobal 21.8.  
 m.s. *Gloria*, Kromann, ank. Danzig 3.9.  
 s.s. *Gorm*, Bastholm, ank. Boston 8.9.  
 s.s. *Grete*, pass. St. Miguel 1.9.  
 s.s. *Gudrun Mærsk*, ank. West Hartlepool 24.8.  
 s.s. *Gunver*, afg. Marina 5.9. til Neapel.  
 s.s. *Gunvor Mærsk*, afg. Kbhvn. 5.9.  
 s.s. *Grønland*, Meinertz, ank. Goole 8.9.

## H

s.s. *H. H. Petersen*, Jensen, afg. Kristiansand 9.9. til Archangel.  
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Antwerpen 9.9.  
 s.s. *Halfdan*, Jørgensen, afg. Swansea forv. 10.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. Cardiff 6.9.  
 s.s. *Hans Mærsk*, ank. Boness 27.8.  
 s.s. *Harald*, Clemmensen, afg. Danzig forv. 14.9. til Preston.  
 s.s. *Harriet*, ank. London 5.9. til Tyne.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Helene*, afg. Kbhvn. 6.9. til Raumo.  
 s.s. *Helga*, pass. Havre Rd. 23.8. p. R. t. Fort de France.  
 s.s. *Hertha*, afg. Kleipeda 31.8.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Esbjerg forv. 11.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Odense forv. 22.9. til Danzig.  
 s.s. *Hroar*, Pape, afg. Kbhvn. 20.9. til Hull.  
 s.s. *Hulda Mærsk*, afg. Riga 25.8.

## I

m.s. *India*, Kruse, ank. Kbhvn. 1.9.  
 m.s. *Indien*, Bronér, afg. San Francisco 8.9.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Burntisland 8.9.  
 s.s. *Inge Mærsk*, pass. Skagen 2.9. vestg.  
 s.s. *Inger*, pass. Gibraltar 1.9. p. R. t. Liverpool.  
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Newcastle/Tyne 12.9. til Leningrad.  
 m.s. *Irland*, Petersen, ank. Havana 29.8.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Akureppi 12.9. til Reykjavik.  
 s.s. *Ivar*, Clausen, afg. Montreal 8.9. til Kbhvn.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
 s.s. *Jacob Mærsk*, ank. Casablanca 28.8.  
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Kemi 7.9.  
 m.t. *Jane Mærsk*, afg. Rouen 15.8.  
 m.s. *Java*, Skjoldam, ank. Nakskov 30.8.  
 s.s. *Jenny*, ank. Catania 30.8.  
 s.s. *Jessie Mærsk*, afg. Leningrad 27.8.  
 m.s. *Johanne* (Svendborg), Jensen, ank. Boston 3.9.  
 s.s. *Johanne*, afg. Kotka 5.9. til Rochester.  
 s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Archangel 29.8.  
 s.s. *Jolantha*, Hansen, afg. Aarhus 15.9. til Hamborg.  
 s.s. *Jonna*, afg. Table Bay 8.9. til Halifax.  
 s.s. *Jutta*, afg. Soussse 5.9. til London.  
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, pass. Kbhvn. 9.9.

## K

s.s. *Karen Toft*, ank. Tyne 8.9.  
 s.s. *Karla*, afg. Kotka 4.9. til Sunderland.  
 s.s. *Kai*, Friis, afg. Archangel 9.9. til Antwerpen.  
 s.s. *Katholm*, Christensen, afg. Danzig forv. 15.9. til Birkenhead.  
 s.s. *Kentucky*, Hansen, afg. Danzig forv. 15.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Popovostov 26.8.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D. F. D. S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Grimsby 7.9.  
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Kbhvn. 10.9. til Manchester.  
 s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, afg. Penang 7.9. p. R. t. Colombo.  
 s.s. *Laura Mærsk*, afg. Sukkerloppen 25.8.  
 s.s. *Laura*, afg. Sydney 24.8. til Table Bay.  
 m.s. *Leice Mærsk*, afg. Kotka 31.8.  
 s.s. *Lexa Mærsk*, afg. Danzig 29.8.  
 s.s. *Lica Mærsk*, ank. Archangel 31.8.  
 m.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Swansea 31.8.  
 s.s. *Lilleborg*, pass. Kbhvn. 10.9.  
 s.s. *Lilian*, ank. Casablanca 1.9. til Rouen.  
 s.s. *Limfjorden*, Clausen, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, ank. Aarhus 10.9.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Aarhus forv. 13.9. til Kalundborg.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Sørensen, afg. Kbhvn. 10.9. p. R. t. Antwerp.  
 s.s. *Magnus*, Hjorth, afg. Kbhvn. forv. 12.9. til Dunkirk.  
 s.s. *Maine*, Jensen, afg. Liverpool forv. 15.9. til Swansea.  
 s.s. *Maja*, Thomsen, Aalborg-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Maja*, pass. Kbhvn. 4.9. p. R. t. Helsingfors.  
 s.s. *Mano*, Albertsen, ank. London 8.9.  
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Grimsby 8.9.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. London forv. 13.9. til Kbhvn.  
 m.t. *Marie Mærsk*, ank. Port Arthur 21.8.  
 s.s. *Maria Toft*, pass. Cap Finesterre 10.9.  
 s.s. *Martin Carl*, Langlykke, ank. Leningrad 10.9.  
 s.s. *Maryland*, Ankensen, afg. Helsingør forv. 17.9. til River.  
 s.s. *Mathilde Mærsk*, ank. Liverpool 22.8.

m.s. *Meonia*, Frandsen, ank. Bangkok 8.9. udg.  
 s.s. *Minsk*, Nykilde, ank. Kbhvn. 8.9.  
 s.s. *Møen*, Bager, Kbhvn.-Stega-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Danzig 8.9.  
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Lauritsen, ank. Memel 10.9.  
 s.s. *Najaden*, pass. Kbhvn. 3.9. p. R. t. Wiborg.  
 s.s. *Nancy* afg. Ljusne 5.9. til Piteå.  
 s.s. *Nautic*, afg. Oran 5.9. til Algier.  
 s.s. *Nelly*, ank. Odense 5.9. til Thames.  
 m.s. *Neptun*, Kromann, ank. Oporto 4.9.  
 s.s. *Neptun*, afg. Aalborg 3.9. til Antwerpen.  
 s.s. *Nerma*, pass. Malø 3.9. p. R. t. Piteå.  
 s.s. *Nevada*, Kolster, afg. Tyne 28.8.  
 m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. Trinidad 24.8.  
 s.s. *Nidaros*, Henriksen, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 m.s. *Niel Mærsk*, ank. Shanghai 29.8.  
 s.s. *Ninna*, afg. Table Bay 20.8. til Montreal.  
 s.s. *Niobe*, pass. Dungeness 1.9. p. R. t. Palma.  
 m.s. *Noah*, Larsen afg. Middlesbrough 5.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Nordborg*, afg. London 11.9.  
 s.s. *Nordsøen*, ank. Danzig 2.9.  
 s.s. *Normandiet*, Fischer, afg. Tyne 30.8.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Falk, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Antwerpen forv. 18.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Oluf Mærsk*, ank. Popovostrov 23.8.  
 m.s. *Olympia*, Røder, ank. New York 1.9.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Rio 6.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Horsens 7.9.

## P

m.s. *Panama*, Juul Christensen, pass. Cape Verde 6.9.  
 p. R. t. Sydney.  
 m.s. *Parana*, Eggers, ank. Newcastle Tyne 9.9.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Ghent 5.9.  
 m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Peru*, Berg, afg. Suez 8.9. p. R. t. Port Sudan.  
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. San Pedro 25.8.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlso, ank. Køge 9.9.

## R

s.s. *Randi*, ank. Vianna 21.8. til Almeria.  
 s.s. *Rhone*, Nielsen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Riga*, Westergaard, ank. Le Legue 9.9.  
 s.s. *Rita Mærsk*, pass. Skagen 2.9. vestg.  
 s.s. *Rita*, Aalborg-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Robert Mærsk*, pass. Hammershus 1.9.  
 s.s. *Rosenborg*, afg. Kbhvn. 7.9.  
 s.s. *Rota*, Petersen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Rømø*, Thomsen, afg. Yxpila 8.9. til W. Hartlepool.

## S

s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Køge, 10.9. til Sund.  
 m.s. *Sally Mærsk*, ank. Puerto Padre 26.8.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Kbhvn. 8.9.  
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Kbhvn. forv. 15.9. til Gdynia.  
 s.s. *Sejro*, Huusum, ank. Rouen 7.9.  
 m.s. *Siam*, Krarup, afg. Shanghai 10.9. p. R. t. Yokohama.  
 s.s. *Sigrun*, Pedersen, afg. Kbhvn. forv. 11.9. til Middelfart.  
 s.s. *Silkeborg*, ank. Hull 9.9.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Wasa 9.9.  
 m.s. *Skandia*, Harris, afg. Danzig 6.9. til Odense.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. La Rochelle 11.9. til Bordeaux.  
 s.s. *Skodsborg*, afg. Kemi 8.9.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.  
 s.s. *Slesvig*, Nielsen, ank. Port Talbot 7.9.  
 s.s. *Stadion II*, afg. Gøteborg forv. 13.9. til Randers.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Santiago 1.9.  
 s.s. *Stegelborg*, pass. Kbhvn. 8.9.  
 s.s. *Stella*, ank. Balboa 21.8.  
 s.s. *Stjerneborg*, afg. Wallaroo 5.9.  
 s.s. *Stockholm*, Hinsch, ank. Sharpness 8.9.  
 s.s. *Sonja Mærsk*, ank. Onega 30.8.  
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Rotterdam 5.9.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

11. 9. 34

LONDON.....	22,40	MADRID.....	62,10
NEWYORK.....	449,00	AMSTERDAM.....	307,15
BERLIN.....	179,75	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	29,95	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	106,40	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	148,00	PRAG.....	19,00
ROM.....	39,00	WARZAWA.....	86,25

s.s. *Susan Mærsk*, ank. Hull 29.8.  
 s.s. *Svanhild*, Kristoffersen, afg. Antwerpen 4.9. til Wil-  
 mington.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Antwerpen forv. 11.9. til  
 Kbhvn.  
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Kbhvn. forv. 17.9. til Ant-  
 werpen.  
 s.s. *Søborg*, ank. Cardiff 8.9.  
 s.s. *Sønderjylland*, Villarsen, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.

## T

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Randers forv. 11.9. til Hor-  
 sens.  
 m.s. *Tacoma*, Lorentzen, afg. San Pedro 3.9.  
 s.s. *Tennessee*, Arel, afg. Houston forv. 12.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Thyra*, Jans, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Tiber*, Hull, afg. Ceuta forv. 11.9. til Melilla.  
 s.s. *Tjaldur*, Folkenberg, Esbjerg-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Marseille forv. 15.9. til Genua.  
 m.s. *Tongking*, Jørgensen, pass. Lombok Strædet 26.8. hjg.  
 s.s. *Tovell*, Vilsmark, ank. Antwerpen 11.9.  
 s.s. *Trondhjem*, Jørgensen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge  
 Ruten.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Lissabon 9.9. til Kbhvn.

## U

s.s. *Uffe*, Hansen, afg. Kbhvn. forv. 15.9. til Antwerpen.  
 s.s. *Ulla*, pass. Ushant 1.9. p. R. t. Santos.  
 s.s. *United States*, Voldborg, ank. Kbhvn. 12.9.  
 s.s. *Urantienborg*, afg. Buenos Ayres 7.9.

## V

m.s. *Vega* (Svendborg), Hansen, pass. Skagen W. 3.9.  
 p. R. t. Courselles.  
 ss. *Vendia*, Lund, ank. Danzig 9.9.  
 s.s. *Viborg*, afg. Mogador 7.9.  
 m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, ank. Papeete 31.8.  
 s.s. *Victoria* (D. F. K.), Kielsgaard, afg. Køge 9.9.  
 s.s. *Vibeke Mærsk*, ank. Dublin 29.8.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Gyhrs, afg. B. Aires 4.9. til Kbhvn.  
 m.s. *Vistula*, Posselt, ank. Kbhvn. 10.9.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Kbhvn. 8.9.

## Y

s.s. *Ydun*, Fjeldborg, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D. F. D. S.), Jensen, afg. Kbhvn. 15.9. til Ham-  
 borg.

## Ø

s.s. *Ørneborg*, afg. Ghent 6.9.

## Positionsliste for Sejlskibe 11. 9. 34

3m. Sk. *Alf*, Jørgensen, pass. 27° V og 48° N 30.8.  
 4m. m. Sk. *Caroline*, Jørgensen, ank. Leningrad 7.9.  
 3m. Sk. *Clytia*, Hansen, ank. Esbjerg 3.9.  
 3m. Sk. *Nathalia*, Rasmussen, afg. Marstal 6.9. til Refsø.  
 4m. Sk. *Helga*, Petersen, ank. Great Yarmouth 6.9.  
 3m. Sk. *Pax*, Groth, afg. Methil 7.9.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
 ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer

# DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION  
KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING  
AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28  
Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.  
Telegram-Adresse: PACAO



DAMPSKIBSELSKABET

## PACIFIC

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 & 4248 - Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder



M·B·COHN

TOLDBODVEJ 22  
KØBENHAVN  
K.

TELEFON 1408  
TELEGRAM-ADR.:  
AMIANTE

GRUNDLAGT 1848

Telefoner { Grimsby No. 6621  
Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

## JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,  
Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

88, Mosley Street ... Manchester  
7, Chapel Street ... Liverpool  
Somerton Buildings,  
John Bright Street Birmingham  
229, Swan Arcade. Bradford  
"York House",  
5/7, St. Mary Axe, London, E. C. 3  
King's Dock . . . . . Immingham

## Hamburger Stauerei Gesellschaft m. b. H.

Kontor:  
HAMBURG 11, STEINHÖFT 11.  
Telefon: 36-15-01.

Telegram Adresse:  
STIEVEDORING — HAMBURG.  
Coder: Watkins, Scotts.

**Største Stevedore Firma paa Pladsen**

Egen moderne FLYDEKRAN

Kontrahent til Getreideheber-Gesellschaft m. b. H.

AGENT: AKTIESELSKABET MARITIME AGENCY, KØBENHAVN, AMALIEGADE 35

## A.B. Ostrobotnia Stevedore O.Y.

WASA

Medlemmer af  
THE ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Repræsentant i København: Jørgen A. Rasmussen

## VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM  
ANTWERP

Skibsredere, Skibsmæglere og  
Befragtningsagenter

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Coder: Scotts, Watkins, Bentleys.

Tel.-Adr. EKLOEF, YXPILA

Alle Sjøfarts Coder.

## A/B D. EKLÖF & Co. O/Y

SKIBSMÆGLERE  
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION

YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)  
og MÖLLERSVIK & HIMANGO

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association  
og the Baltic & International Maritime Conference

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

## O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

WASA (Finland)

Medlemmer af  
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND

## SCANDINAVIAN COAL BUYERS

IN A NUTSHELL

GUIDE TO SCANDINAVIAN COAL IMPORTERS,  
COAL AGENTS AND SHIPOWNERS

Price, 10/-, post free.

SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE

(The International Weekly)

33, Amaliegade

Copenhagen, Denmark

FOREIGN BUNKERING

TOWAGE

STEVEDORING

PROVISION-

AGENTS

**DANISH MARITIME SERVICE**

TELEGRAMS:  
"AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

**COPENHAGEN**

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

50. Aargang.

København 12. September 1934.

Nr. 37.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E.-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 13, København K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar *Bredde- og Længdebestemmelser* for *danske Punkters 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*, og *de der angaar Fyr*, er angivet fra *Søen*.

## Danmark.

2123. København—Rødbyhavn. Brændetid for Luftfyr forandres.  
Fra den 15. September d. A. ændres Brændetiden for Luftfyrene paa Strækningen *København—Rødbyhavn*, som følger:  
15. September—6. Oktober 1934: Fra c. Kl. 1730 til Solopgang.  
6.—31. Oktober 1934: Fra c. Kl. 1645 til Solopgang.  
(E. f. S. Nr. 16/864 1934.)

### I. Østersøen.

2124. Sverige S.-Kyst. Trällebog. Klokketønde genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 36/2414. Stockholm 1934.)  
Klokketønden *Trällebogs ränna* paa c.  $55^{\circ} 21' N.$   $13^{\circ} 09' E.$  er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 31/1795 1934.)
2125. (T). Sverige. Gotland E.-Kyst. Klintbroviken Fyr midlertidig slukket.  
(U. f. s. Nr. 36/2412. Stockholm 1934.)  
*Klintbroviken Fyr* paa c.  $57^{\circ} 53',_{17} N.$   $19^{\circ} 04',_{10} E.$  er indtil videre slukket.  
(E. f. S. Nr. 10/487 1934.)
2126. (T). Sverige. Gotland E.-Kyst. Söderbritten. Sømærke i Uorden.  
(U. f. s. Nr. 36/2413. Stockholm 1934.)  
Den sort- og hvidmalede Stage med 2 Balloner paa c.  $57^{\circ} 07' N.$   $18^{\circ} 34' E.$ , ved *Söderbritten*, er i Uorden. Sømærket vil snarest blive istandsat.
2127. (P). Sverige. Stockholm Skærgaara. Almagrundet Fyrskib. Radiofyr oprettes. Taagesignalering forandres.  
(U. f. s. Nr. 36/2402. Stockholm 1934.)  
1. I Løbet af 1934 vil der om Bord i Fyrskibet *Almagrundet* paa c.  $59^{\circ} 09',_{14} N.$   $19^{\circ} 08',_{16} E.$  blive oprettet et Radiofyr, som følger:  
Bølgelængde:  $306,5$  kc/s (979 m). Tonefrekvens: 535 c/s. Rækkevidde: 40 Sm.

Radiosignalet:

a. Bogstaverne AG 2 Gange .....	13,0 <sup>s</sup> .
b. Pause .....	1,3 <sup>s</sup> .
c. 14 Streger, hver af 1 <sup>s</sup> . Varighed, adskilt ved mellem- liggende Pauser paa 0,3 <sup>s</sup> . .....	17,9 <sup>s</sup> .
d. Pause .....	0,3 <sup>s</sup> .
e. En lang Streg .....	10,7 <sup>s</sup> .
f. Pause .....	1,3 <sup>s</sup> .
g. Bogstaverne AG 1 Gang .....	5,5 <sup>s</sup> .
h. Pause .....	10,0 <sup>s</sup> .
	<hr/>
	1 <sup>m</sup> .
Gentagelse af ovenstaaende Signal .....	1 <sup>m</sup> .
Hele Udsendelsens Varighed .....	2 <sup>m</sup> .
Pause .....	4 <sup>m</sup> .
	<hr/>
Periode .....	6 <sup>m</sup> .

I usigtbart Vejr gives Signalet hver 6<sup>m</sup>, begyndende ved det 4<sup>m</sup>, 10<sup>m</sup>, 16<sup>m</sup> o. s. v. af hver Time.

I klart Vejr gives Signalet 2 Gange hver Time ved det 22<sup>m</sup> og 52<sup>m</sup>.

Radiofyret er ude af Virksomhed i den Tid, Fyrskibet staar i Forbindelse med *Vaxholm kustradiostation*.

2. Det nuværende Undervandstaagesignal inddrages.

3. Lufttaagesignal skal afgives med elektrisk Luftmembran. Signalet bliver To-Stød hver 30<sup>s</sup>, Stød 3<sup>s</sup>, Pause 6<sup>s</sup>, Stød 3<sup>s</sup>, Pause 18<sup>s</sup>.

(Kort Nr. 268.)

**2128. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Lilljungfrun E. Klokketønde inddrages.**

(U. f. s. Nr. 36/2338. Stockholm 1934.)

Omkring den 1. December d. A. vil *Lilljungfrun* Klokketønde paa c. 61° 15',<sub>2</sub> N. 17° 20',<sub>8</sub> E. blive permanent inddraget.

**2129. Sverige. Bottniske Bugt. Söderhamn Indløb. Lys- og Fløjtetønde udlagt.**

(U. f. s. Nr. 36/2337. Stockholm 1934.)

En sort- og rødmalet Lys- og Fløjtetønde, *Lilljungfruns angöringsboj*, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6<sup>s</sup>, er udlagt paa c. 61° 16' N. 17° 28' E., 6,9 Sm 31°,<sub>5</sub> fra *Storjungfrun* Fyr paa c. 61° 10',<sub>1</sub> N. 17° 20',<sub>3</sub> E. og 1,9 Sm 112° fra 1,7 m Grunden *Hällgrund*.

(E. f. s. Nr. 21/1175 1934.)

**2130. Sverige. Bottniske Bugt. Sydostbrotten Fyrskib genudlagt. Fyrkarakter og Lufttaagesignal forandret. Radiofyr oprettet.**

(U. f. s. Nr. 36/2411. Stockholm 1934.)

Paa Fyrskibet *Sydostbrotten's* Station paa c. 63° 18',<sub>8</sub> N. 20° 10',<sub>7</sub> E. er udlagt et nyt rødmalet Fyrskib med en taarnlignende Fyrmast og to Signalmaster, hvoraf den agterste er forsynet med en Ballon paa Toppen.

Fyrkarakteren er hvidt Gruppe-Blink, 2 Blink hver 30<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 3<sup>s</sup>, Blink 7<sup>s</sup>, Mørke 18<sup>s</sup>.

Lufttaagesignal afgives med elektrisk Luftmembran. Signalet er Et-Stød hver 30<sup>s</sup>, Stød 10<sup>s</sup>, Pause 20<sup>s</sup>. Tonefrekvens: 300 c/s.

Radiofyr er oprettet. Bølgefrekvens: 303,5 kc/s (988 m). Tonefrekvens: 475 c/s. Rækkevidde: 70 Sm.

Radiosignalet er:

1. Bogstaverne SB 2 Gange .....	12,4 <sup>s</sup> .
2. Pause .....	1,3 <sup>s</sup> .
3. 14 Streger, hver af 1 <sup>s</sup> . Varighed, adskilt ved mellem- liggende Pauser paa 0,3 <sup>s</sup> . .....	17,9 <sup>s</sup> .
4. Pause .....	0,3 <sup>s</sup> .
5. En lang Streg .....	11,3 <sup>s</sup> .
6. Pause .....	1,3 <sup>s</sup> .
7. Bogstaverne SB 1 Gang .....	5,5 <sup>s</sup> .
8. Pause .....	10,0 <sup>s</sup> .
	<hr/>
	1 <sup>m</sup> .



Gentagelse af ovenstaaende Signal.....	1 <sup>m</sup> .
Hele Udsendelsens Varighed.....	2 <sup>m</sup> .
Pause.....	4 <sup>m</sup> .
Periode.....	6 <sup>m</sup> .

I usigtbart Vejr gives Signalet hver 6<sup>m</sup>, begyndende ved det 2<sup>m</sup>, 8<sup>m</sup>, 14<sup>m</sup> o. s. v. af hver Time.

I klart Vejr gives Signalet 2 Gange hver halve Time ved det 2<sup>m</sup> og 8<sup>m</sup> samt det 32<sup>m</sup> og 38<sup>m</sup> af hver Time.

Radiofyret er ude af Virksomhed i den Tid, Fyrskibet staar i Forbindelse med en Kystradiostation.

(E. f. S. Nr. 18/964 og 33/1910 1934.)

**2131. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Rauma. Järviluoto. Fyr forandret.**

(U. f. s. Nr. 24/680. Helsingfors 1934.)

Den tidligere Lanterne paa *Järviluoto* Fyr paa c. 61° 07' N. 21° 27' E. er ombyttet med en ottekantet Fyrlanterne.

(E. f. S. Nr. 27/1569 1934.)

**2132. Finland. Skärgårdshavet. Marichamn—Korsö. Tvibenan. Nyt Fyr tændt.**

(U. f. s. Nr. 24/682. Helsingfors 1934.)

I Nærheden af *Korsö* er paa Skæret *Tvibenan* paa 60° 02' 27" N. 19° 53' 10" E. tændt et nyt Fyr, *Tvibenan* Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 0,5<sup>s</sup>, Blink 0,1<sup>s</sup>, Mørke 0,4<sup>s</sup>. Flammens Højde: 5 m. Fyrpæl paa hvidt Betonfundament. Fyret lyser hele Horisonten rundt.

(E. f. S. Nr. 27/1571 1934.)

**2133. Finland. Skärgårdshavet. Lotsberget Ledefyr flyttet og forandret.**

(U. f. s. Nr. 24/631. Helsingfors 1934.)

1. *Lotsberget övre* Fyr er flyttet til 60° 05' 18" N. 19° 53' 10" E. Fyret viser nu rødt Lys med En-Formørkelser hver 6<sup>s</sup>, Lys 3<sup>s</sup>, Mørke 3<sup>s</sup>. Flammens Højde: 34 m. Fyrbaake. Fyret er synligt i Pejlinger fra c. 6° til c. 51°.

2. *Lotsberget nedre* Fyr paa 60° 05' 04" N. 19° 56' 00" E. er gjort højere, saaledes at Flammens Højde nu er 22,5 m. Fyret viser rødt Et-Blink hver 1<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 0,7<sup>s</sup>. En hvid, ottekantet Fyrlanterne paa en Fyrbaake paa Betonfundament. Fyret er synligt i Pejlinger fra c. 6° til c. 51°.

Fyrene er overet i Pejling c. 28°.

(E. f. S. Nr. 27/1570 1934.)

**2134. Finland. Finske Bugt. Someri Fyr. Taagesignal atter i Virksomhed.**

(U. f. s. Nr. 24/679. Helsingfors 1934.)

Taagesignalet ved *Someri* Fyr paa c. 60° 12' N. 27° 39' E. er atter i Virksomhed.

(E. f. S. Nr. 26/1502 1934.)

**2135. Tyskland. Adlergrund Fyrskib. Oplysning om Reservefyrskib. Taagesignaler.**

(N. f. S. Nr. 36/3399. Berlin 1934.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 36/2082 1934 meddeles, at saavel Lufttaagesignaler som Undervandstaagesignaler samt Radiofyr om Bord i det paa *Adlergrund* Fyrskibs Station udlagte Reservefyrskib er de samme som i Hovedfyrskibet. c. 54° 50' N. 14° 23' E.

(E. f. S. Nr. 36/2082 1934.)

**2136. (T). Tyskland. Femern S.-Kyst. Strukkamphuk Fyr. Fyr midlertidig formørket.**

(N. f. S. Nr. 36/3400. Berlin 1934.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 33/1915 1934 meddeles, at det gamle *Strukkamphuk* Fyr paa c. 54° 24',7 N. 11° 05',8 E., indtil det nye Fyr tages i Brug, vil være formørket mellem Pejlingerne 100° og 144°.

(E. f. S. Nr. 33/1915 1934.)

**2137. (T). Tyskland. Kielerbugt. Slisand. Vrag afmærket.**

(N. f. S. Nr. 36/3401. Berlin 1934.)

Vraget af Motorsejlskibet *Hans*, hvorfra Masten rager c. 5 m over Vandet, ligger sunket i 8 m Vand paa  $54^{\circ} 41' 02''$  N.  $10^{\circ} 04' 24''$  E. En grøn Vraglystønde med E.-Topbetegnelse, og som viser grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $12^s$ , Blink  $1,5^s$ , Mørke  $2,5^s$ , Blink  $1,5^s$ , Mørke  $6,5^s$ , er udlagt 60 m E. for Vraget.

(Se Tillæg.)

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.****2138. Danmark. Sundet. Drogden. Nordre-Røse Fyrtaarn. Vandstandssignaler forandres.**

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 30/1746 1934 meddeles, at den deri bekendtgjorte Ændring i Installationen paa *Nordre-Røse* Fyrtaarn til Afgivelse af Vandstandssignaler i *Drogden* træder i Kraft den 15. September d. A.

*Nordre-Røse* Fyr: c.  $55^{\circ} 38'$  N.  $12^{\circ} 41'$  E.

(E. f. S. Nr. 30/1746 1934. Danske Lods, Side 279.)

**2139. (P). Sverige. Sundet. Viken Fyr forandres.**

(U. f. s. Nr. 36/2415. Stockholm 1934.)

*Viken* Fyr paa c.  $56^{\circ} 08',5$  N.  $12^{\circ} 34',8$  E. vil blive forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver  $1^s$ , Blink  $0,3^s$ , Mørke  $0,7^s$ . Flammens Højde: c. 7 m. En Fyrbaake. Fyret skal lyse, som følger:

1. Grønt i Pej. fra Land til  $0^{\circ}$ .
2. Hvidt i — —  $0^{\circ}$  -  $69^{\circ}$ .
3. Rødt i Pej. fra  $69^{\circ}$  til  $106^{\circ}$ .
4. Grønt i — —  $106^{\circ}$  -  $121^{\circ}$ .

(Kort Nr. 312, 210 og 278. Danske Lods, Side 245 og 253.)

**2140. (T). Sverige. Sundet. Malmö redd Fyrskib ombyttes midlertidig.**

(U. f. s. Nr. 36/2349. Stockholm 1934.)

Fyrskibet *Malmö redd* paa c.  $55^{\circ} 38'$  N.  $12^{\circ} 57'$  E. ombyttes omkring den 11. September d. A. midlertidig med et Reservefyrskib, som paa begge Sider af Skroget er mærket *Reserv*. Fyrkarakteren bliver uforandret. Taage-signalerne med Tyfon erstattes med Klokkesignaler, 4 Slag mindst hver  $2^m$ . Hver Gang Dampfærgen ventes at passere til *Malmö*, affyres under Taage og Tykning et Kanonskud hver  $4^m$  i en halv Times Tid. Nærmere Meddelelse om Ombytningen fremkommer ikke. Derimod gives Meddelelse om Hovedfyrskibets Genudlægning.

(Se Tillæg.)

**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****2141. Danmark. Kattegat. Hjælm S. Opmaalingsmærker inddraget.**

De 7 Opmaalingsvagere, der har været udlagt inden for et Areal begrænset af Breddeparallelernerne  $56^{\circ} 02'$  N. og  $56^{\circ} 07'$  N. samt Meridianerne  $10^{\circ} 48'$  E. og  $10^{\circ} 58'$  E., er permanent inddraget.

(E. f. S. Nr. 13/661 1934.)

**2142. Danmark. Kattegat. Møselgrund NE. Sømærke flyttet.**

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 34/2006 1934 meddeles, at den røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost, *Møselgrund NE.*, er flyttet c. 650 m E. efter til  $56^{\circ} 05'$  ( $42''$ ) N.  $10^{\circ} 54'$  ( $45''$ ) E., i  $19,8$  m Vand, saaledes at den viser af for den nyfundne  $5,3$  m Pulle.

(E. f. S. Nr. 34/2006 1934. Kort Nr. 227, 278, 211 og 280. Danske Lods, Side 155. Søm.-Fort. Side 31, Nr. 11.)

**2143. (T). Danmark. Limfjorden. Struer (Holstebro—Struer) Havn. Midlertidig Fyrhelysning.**

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 34/2007 1934 meddeles, at der paa den E.-ligste af de nedrammede Pæle til den nye Dækmole er anbragt en klar Lanterne.

*Struer* Havn: c.  $56^{\circ} 29',5$  N.  $8^{\circ} 36',9$  E.

(E. f. S. Nr. 34/2007 1934. Kort Nr. 259. Havnelods, Side 175)

2144. Danmark. Limfjorden. Sælhundeholm Løb. Palle fjernet.  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 35/2070 1934 meddeles, at den deri omtalte 3,8 m Palle paa c.  $56^{\circ} 40',4$  N.  $8^{\circ} 14',2$  E. er fjernet, og at Dybden i Løbet atter er normal.  
(E. f. S. Nr. 35/2070 1934.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2145. Norge. Hordaland. Undelandssund. Mjømenøy E. Grund findes ikke.  
(E. f. S. Nr. 8/739. Oslo 1934.)  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 6/328 1934 meddeles, at den deri omtalte Grund, der var rapporteret at ligge paa c.  $60^{\circ} 55',9$  N.  $4^{\circ} 56',5$  E., i Sundet mellem *Mjømenøy* og *Mjømenholmen*, hvor der i Kortet er angivet c. 33 m Vand, forgæves er eftersøgt.  
(E. f. S. Nr. 6/328 1934.)
2146. Norge. Rogaland. Haugesunds Havn. Ny Kaj bygget. Sømærker udlagt. Varselyriline oprettet.  
(E. f. S. Nr. 8/738. Oslo 1934.)  
I *Haugesund* Havnedistrikt W. for *Risøen* er foretaget følgende Forandringer:  
1. En ny Kaj er bygget fra *Garpeskjær* i SE.-lig Retning til *Risøen*.  
2. Følgende Sømærker er udlagt:  
a. En rød Stage paa  $59^{\circ} 24' 30''$  N.  $5^{\circ} 15' 57''$  E., 400 m  $143^{\circ}$  fra *Garpeskjær* Fyr, i NE.-Kanten af 6 m Kurven fra 4,4 m Båen, hvilket Punkt svarer til den tidligere aflagte 6,5 m Båe.  
b. En sort Stage paa  $59^{\circ} 24' 31''$  N.  $5^{\circ} 15' 58''$  E., 390 m  $138^{\circ}$  fra *Garpeskjær* Fyr, i W.-Kanten af 6 m Kurven fra 2 m Båen.  
c. En sort Stage 500 m  $140^{\circ}$  fra *Garpeskjær* Fyr, i W.-Kanten af 6 m Kurven fra 2 m Båen.  
De tidligere Stager sammesteds er fjernet.  
3. En Varselyriline, bestaaende af 2 rødc, faste Fyr, der lyser hele Horisonten rundt, er oprettet for at markere en Linie, N. for hvilken det er forbudt Skibe, som ikke skal anløbe den nye Kaj, at ankre.  
a. Bagfyret paa *Risøen* paa  $59^{\circ} 24' 32''$  N.  $5^{\circ} 16' 05''$  E., 25 m  $310^{\circ}$  fra NW.-Hjørnet af Patentbeddingen.  
b. Forfyret paa  $59^{\circ} 24' 28''$  N.  $5^{\circ} 15' 57''$  E. paa 4,4 m Båen, som ved nye Undersøgelser er fundet at ligge 430 m  $145^{\circ}$  fra *Garpeskjær* Fyr (i Stedet for 460 m — E. f. S. Nr. 49/2349 1932).  
Fyrene er overet i Pejling  $52^{\circ}$ .
2147. Holland. Zeevat van Terschelling. Vliestroom. Tønde flyttet.  
(B. a. Z. Nr. 205/2308. 's-Gravenhage 1934.)  
Den røde og sorte, vandret sribede Tønde med Ballon „VL—WM“ er flyttet til  $53^{\circ} 16' 52''$  N.  $5^{\circ} 10' 57''$  E.
2148. England. Stour Floden. Parkeston Quay. Fyr nedlagt.  
(N. t. M. Nr. 1478. London 1934.)  
Det grønne, faste Fyr paa c.  $51^{\circ} 57'$  N.  $1^{\circ} 15'$  E. er nedlagt.

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

2149. (T). Engelske Kanal. Flaadeøvelser. Advarsel.  
(N. t. M. Nr. 1460. London 1934.)  
Den engelske Flaade vil om Natten den 20. September d. A. afholde Øvelser mellem Meridianerne  $3^{\circ} 40'$  W. og  $2^{\circ} 18'$  W. Skibene fører ingen Lanterner.

2150. (T). Frankrig. Le Vergoyer. Opmaalingsvagere midlertidig udlagt.  
(A. a. N. Nr. 36/1673. Paris 1934.)  
Opmaalingsvagerne, bestaaende af Jerntønder med høj Stage og Topbetegnelse som Dobbeltkegle eller Firkant samt et Flag, er for Tiden udlagt SE. og NW. for *Vergoyer* Banke imellem Breddeparallelernerne  $50^{\circ} 31' N.$  og  $50^{\circ} 39' N.$  samt Meridianerne  $1^{\circ} 13' E.$  og  $1^{\circ} 23' E.$
2151. Engelske Kanaløer. Jersey. Diamond Rock. Lystønde udlagt. Dybde paa Grund.  
(N. t. M. Nr. 1486. London 1934.)  
1. En rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver  $1^s$ , er udlagt paa c.  $49^{\circ} 10' N.$   $2^{\circ} 09' W.$ ,  $0,91$  Sm  $147^{\circ}$  fra *Grosse Rock* Baake.  
2. Dybden over *Diamond Rock* er kun  $2,3$  m.
2152. England S.-Kyst. Kingmere Rocks. Vrag findes ikke.  
(N. t. M. Nr. 1459. London 1934.)  
Vraget, der i Kortet er angivet at ligge paa  $50^{\circ} 40' 17'' N.$   $0^{\circ} 31' 05'' W.$ , findes ikke.

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2153. Frankrig. Iles Chausey. Grund.  
(A. a. N. Nr. 35/1627. Paris 1934.)  
En Grund med  $5,5$  m Vand ligger paa c.  $49^{\circ} 04' N.$   $1^{\circ} 48' W.$ ,  $7$  Sm  $6\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Iles Chausey* Fyr.
2154. (T). Spanien S.-Kyst. Tarifa. Radiopejlstation midlertidig ude af Virksomhed.  
(A. a. I. N. Nr. 35/1118. San Fernando 1934.)  
*Tarifa* Radiopejlstation paa c.  $35^{\circ} 00' N.$   $5^{\circ} 37' W.$  er for Tiden ude af Virksomhed.
2155. (T). Kap Verds Øer. Saint Vincent (Sao Vicente). Passaro (Bird) Island. Fyr midlertidig slukket.  
(N. t. M. Nr. 1479. London 1934.)  
Det hvide, faste Fyr paa c.  $16^{\circ} 55' N.$   $25^{\circ} 01' W.$  er for Tiden slukket.
2156. Nova Scotia SE.-Kyst. Musquodoboit Ledge. Grund. Klokketønde flyttet.  
(N. t. M. Nr. 1493. London 1934.)  
1. En Grund (Klippe) med  $2,7$  m Vand er fundet paa c.  $44^{\circ} 40' N.$   $63^{\circ} 06' W.$ ,  $0,5$  Sm  $230^{\circ}$  fra S.-Enden af *Harbour Islet*.  
2. Klokketønden er flyttet  $0,225$  Sm i Retningen  $284^{\circ}$  og ligger nu  $0,59$  Sm  $229^{\circ}$  fra S.-Enden af *Harbour Islet*.

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Melle- og Nord-Amerika.

2157. Venezuela. Puerto de Turiamo. Fyr tændt.  
(A. a. I. N. Nr. 6. Caracas 1934.)  
Paa det højeste af Klippeøen NW. for E.-Pynten ved Indsejlingen til *Puerto de Turiamo* er paa  $10^{\circ} 29' 15'' N.$   $67^{\circ} 51' 06'' W.$  tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $7^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $3^s$ . Flammens Højde:  $25$  m. Synsvidde:  $12$  Sm. Et rødt og hvidt, vandret sribet Tremmeværkstaarn.
2158. Aruba. Oranjestad. Radiomaster flyttet.  
(B. a. Z. Nr. 201/2271. 's-Gravenhage 1934.)  
*Aruba* Radiomaster er flyttet og staar nu henholdsvis  $48$  m  $295^{\circ}$  og  $103$  m  $300^{\circ}$  fra Fyrtårnet.  
c.  $12^{\circ} 31' N.$   $70^{\circ} 02',5 W.$

**2159. Chile. Coquimbo Bugt. Undervandshindring.**

(N. t. M. Nr. 1448. London 1934.)

En Undervandshindring ligger paa c. 29° 57' S. 71° 21' W., 0,58 Sm 107° fra *Landing Pier Fyr*.

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

**2160. Frankrig. Saint-Raphael. Oplysning om Fyr.**

(A. a. N. Nr. 36/1672. Paris 1934.)

*Saint-Raphael Fyr* paa c. 43° 25' N. 6° 46' E. viser hvidt Lys med Gruppe-Formærkelser, To-Formærkelser hver 10<sup>s</sup>, Lys 6<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>, Lys 2<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>.**2161. (T). Sardinien. Terranova. Isolotto Bocca. Taagesignal midlertidig forandret.**

(A. a. N. Nr. 201/493. Genua 1934.)

Taagesignalet med Nautofon ved *Isolotto Bocca Fyr* paa c. 40° 55' N. 9° 34' E. er for Tiden ude af Virksomhed og erstattet med et Taagesignal med Klokke.

(E. f. S. Nr. 11/574 1934.)

**2162. Italien. Adriaterhavet. Punta S. Cataldo di Lecce. Oplysning om Fyr.**

(A. a. N. Nr. 203/469. Genua 1934.)

*Punta S. Cataldo di Lecce Fyr*, der viser hvidt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>, har en Lysevne paa 20 Sm og en Synsvidde paa 14,8 Sm. c. 40° 23' N. 18° 19' E.

(E. f. S. Nr. 34/1990 1934.)

**2163. Italien. Adriaterhavet. Piave Vecchia Fyr forandret.**

(A. a. N. Nr. 212/494. Genua 1934.)

*Piave Vecchia Fyr* paa c. 45° 29' N. 12° 35' E. er forandret og viser nu hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 24<sup>s</sup>, Blink 0,4<sup>s</sup>, Mørke 2,6<sup>s</sup>, Blink 0,4<sup>s</sup>, Mørke 2,6<sup>s</sup>, Blink 0,4<sup>s</sup>, Mørke 2,6<sup>s</sup>, Blink 0,4<sup>s</sup>, Mørke 14,6<sup>s</sup>. Lysevne: 26,5 Sm. Synsvidde: 18 Sm. Iøvrigt uforandret.

(E. f. S. Nr. 36/2114 1934.)

**2164. Rusland. Azovske Hav. Taganrog Bugt. Sazalnik Spit. Undervandshindringer.**

(N. t. M. Nr. 1463. London 1934.)

Undervandshindringer rapporteres at ligge indenfor et Omraade med Centrum i c. 46° 56' N. 38° 28' E., 5,1 Sm 356° fra *Shabelskoe Kirke*, og en Radius paa 0,75 Sm.**2165. Cypern. Klides Island. Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 1481. London 1934.)

*Klides Island Fyr* paa c. 35° 41' N. 34° 37' E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10<sup>s</sup>. Synsvidde: 12 Sm.

## IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

**2166. Persiske Bugt. Bahrein Anduvning. Afmærkning forandret.**

(N. t. M. Nr. 1476. London 1934.)

1. En sort Spidstønde er udlagt paa 26° 21' 30" N. 50° 50' 00" E.
2. Den røde Spidstønde paa c. 26° 21' N. 50° 50' E. er inddraget.

(E. f. S. Nr. 25/1468 1934.)

**2167. Bengalske Bugt. Birma. Mergui Havn. Grund.**

(N. t. M. Nr. 1454. London 1934.)

En Grund med 2,7 m Vand ligger paa c. 12° 27' N. 98° 36' E., 0,505 Sm 219½° fra den forreste Ledebaake.

## X. Asiens E.-Kyst med Japan.

2168. **Kinesiske Hav. Paracel Islands. Bombay Reef. Grund findes ikke.**  
(N. t. M. Nr. 105. Shanghai 1934.)  
Det urene Vand, der var rapporteret at være observeret paa c. 16° 06' N. 112° 14' E., eksisterer ikke.  
(E. f. S. Nr. 31/1763 1931.)
2169. (T). **Kina. Kiao-chow Bugt. Ta-Chiao-ao Fyr. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.**  
(N. t. M. Nr. 1482. London 1934.)  
*Ta-Chiao-ao* Taagesirene er for Tiden ude af Virksomhed. — c. 35° 00' N. 120° 20' E.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

2170. **Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborg Lodseri. Lodstakster.**  
Marineministeriet har under den 4. September d. A. udfærdiget Bekendtgørelse om Takst for *Guldborg* Lodseri. Bekendtgørelsen træder i Kraft den 1. Oktober 1934 og samtidig bortfalder den under 10. Januar 1905 af Marineministeriet udfærdigede Takst for *Guldborg* Lodseri.
2171. **Danmark. Limfjorden. Tyborøn Lodseri. Lodstakster.**  
Marineministeriet har under den 4. September d. A. udfærdiget Bekendtgørelse om Takst for *Tyborøn* Lodseri. Bekendtgørelsen træder i Kraft den 1. Oktober 1934 og samtidig bortfalder den under 10. Januar 1905 af Marineministeriet udfærdigede Takst for *Agger (Tyborøn)* Kanal Lodseri.

## Tillæg.

## I. Østersøen.

2172. **Danmark. Gedser Rev SE. Sømærke atter i Orden.**  
Den røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost, *Gedser Rev SE.*, paa 54° 28' (00") N. 12° 09' (48") E. er atter i Orden.  
(E. f. S. Nr. 36/2119 1934.)

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

2173. **Danmark. Sundet. Snekkersten. Vrag uskadeliggjort. Vragafmærkning inddraget.**  
Vraget af Galeasen *Jylland*, der ligger sunket i c. 11 m Vand paa 56° 00' (25") N. 12° 36' (28") E., c. 800 m 94° fra *Snekkersten* Havn, er uskadeliggjort saaledes, at mindste Dybde over Vraget nu er 7 m. Den udlagte Vragafmærkning er inddraget.  
(E. f. S. Nr. 30/1744 1934. Kort Nr. 312, 210, 278, 211 og 280).
2174. (T). **Danmark. Smaalandsfarvandet. Knudshoved—Orehoved. Bredegrund. Sømærke i Uorden.**  
Den hvide Stumtønde med 1 nedadvendt Kost, *Bredegrund S.*, paa 55° 00' (39") N. 11° 47' (10") E. mangler Topbetegnelsen. Sømærket vil snarest blive bragt i Orden.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

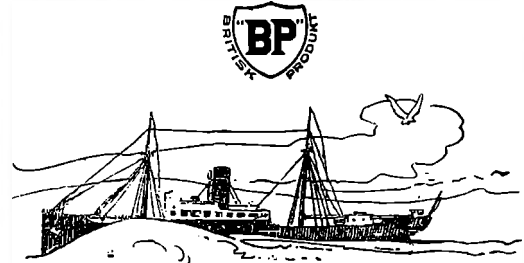


Forsikrings-Aktieselskabet  
**„SKANDINAVIA“**

Stiftet 1899  
Akkie Kapital 10 Millioner Kroner

50% TRANSPORTFORSIKRINGER  
samt  
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

KONGENS NYTORV 6 · KØBENHAVN K.  
Telefon. 9316 Telgr. Adr. Reassurance



FUEL & DIESEL  
**OIL**

BUNKERSTATION I  
FRIHAVNEN  
Kapacitet: 450 Tons pr. Time.

St. Annæ Plads 5. København K.  
TELEFON: 5455 — TELEGRAM-ADR.: UNITEDOIL



DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI



*Reduce your cable expenses to a fraction of present cost by using*

**O**wners' &  
**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
35, Amaliegade, Copenhagen.

AGENTURFIRMAET

**KAY DYHR**

ØRESUNDSVEJ 140. KØBENHAVN S. TLF. 8320  
8892  
8901

GENERALREPR. FOR:

**THEODOR ZEISE**  
ALTONA - ELBE

**A/S EUREKA**  
MEK. VERKSTEDER  
OSLO

m. fl.

AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefoner: 40 - 91 &amp; 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr: »Skibsværftet«

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde.  
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.  
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

**DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S**

BEFRAGTNING, KLARERING &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

**ARBEJDSGIVERE****og FUNKTIONÆRER**

er lige interesserede i Indførelsen af  
en betryggende forsikringsmæssig Pen-  
sionsordning for Personalet.

Indhent Oplysninger og Tilbud fra

**PENSIONS-FORSIKRINGSANSTALTEN**

AKTIESELSKAB

(Oprettet af danske Erhvervsorganisationer)

VESTRE BOULEVARD 38 · KØBENHAVN V · TLF.: C. 7809

**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER  
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING  
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

**IVER C. WEILBACH & CO**

SØLVER &amp; SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744



Telegr.:

Compaswellbach

Specialforretning: Kompasser &amp; Nautiske Instrumenter

**Jørgen A. Rasmussen, Copenhagen K.**

Telegrams: Jorgaras

33, Amaliegade

World-wide supplies of

Bunker Coals, Fuel &amp; Diesel Oil, Stevedoring, Towage, Docking &amp; Shiprepairs, Insurance, Ships' Supplies

**SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY**

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 &amp; 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents  
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.



Det populære  
Lagerøl

TUBORG LAGER ØL  
TUBORG PILSNER

FOREIGN BUNKERING

TOWAGE

STEVEDORING

PROVISION-

AGENTS

**DANISH MARITIME SERVICE**

TELEGRAMS:  
"AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

COPENHAGEN



# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 38

TORSDAG 20. SEPTEMBER 1934

41. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1934

Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleums A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegrafskib  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerchr  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phoenix, Esbjerg  
Rhederi M. Jepsen, A/S, Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugserelskaber.

## NORGES REDERFORBUNDS 25 AARS JUBILÆUM

Af cand. juris E. Mægaard,

adm. Direktør. Dansk Dampskibsrederiforening.

Det er mig en Glæde at efterkomme »Dansk Søfarts Tidende«s Opfordring til at skrive nogle Linier i Anledning af Norges Rederforbunds 25-Aars Jubilæum.

I disse femogtyve Aar har Norges Rederforbund vist sig at være en dygtig og værdig og indflydelsesrig Representation for Norges mægtige Skibsfart. Forbundet har i de Aar udført et stort og maalbevidst Arbejde for Norges største Erhverv; dets Indsats under Krigen, for blot at nævne et Eksempel, var saaledes af gennemgribende Indflydelse paa hele Landets Økonomi og Trivsel. Men ogsaa for den internationale Skibsfart har Forbundet ydet en stor Indsats, bl. a. ved Tilblivelsen af den internationale Sikkerheds-Konvention, den internationale Lasteliniekonvention og ved Møderne i Arbejdsbureauet i Geneve m. m.

I de sidste femten Aar har Dansk Dampskibsrederiforening sammen med Sveriges Rederiforening været i næsten dagligt Samarbejde med Rederforbundet, et yderst behageligt Samarbejde, præget af Loyaltet og godt Kammeratskab. I alle Sager af virkelig Betydning har de tre nævnte Organisationer staaet paa samme Front, og Norges Rederforbund har bidraget meget til at gøre den skandinaviske Blok til den praktiske Realitet, alle maa regne med.

Paa selve Jubilæums-Dagen den seks-og-tyvende September indvies Rederforbundets nye Bygning i Oslo, et arkitektonisk Monument i store Linier svarende til Erhvervets Betydning for det norske Samfund. I Festmiddagen i Dagens Anledning deltager Hans Majestæt Kong Haakon, et smukt Vidnesbyrd om den nationale Opfattelse af Erhvervets Position.

Direktør W. Klaveness er Rederforbundets dygtige og indsigtfulde Administrator. Og en Række fremragende Personligheder har skiftet indtaget Formands-Sædet, Bærerne af Navne, der er kendte og ansete overall i Verden, *where people go down to the sea in ships*. Den nuværende Formand, Skibsreder Frederik Odfjell hævder paa bedste Maade Forbundets gode Traditioner.

Jeg benytter Lejligheden til at bringe Norges Rederforbund og dets Ledelse min hjerteligste Tak for fortrinligt og behageligt Samarbejde i de forløbne Aar og udtaler Ønsket om, at dette Samarbejde maa fortsættes til Gavn og Glæde for skandinavisk Skibsfart.

# FRA UGE TIL UGE

Af Axel Gerfalk.

## DET LYSNER FORUDE

Paa dette Sted skrev vi sidste Uge, at ingen af de nationale Skibsreder-Organisationer Verden over endnu har bekendt Kulør med Hensyn til de tre Punkter paa den kommende internationale Skibsfarts Konference: Oplægning, Ophugning, Statsstøtte.

Men man vidste, at i Rederikredse, navnlig i engelske, var Stemningen imod Statsstøtte — den der blev ydet andre Landes Skibsredere — meget bitter. Og man mente ogsaa at vide, at dette Spørgsmaal vilde komme til at spille en meget stor Rolle paa Konferencen, hvorfor mange Redere paa Forhaand stillede sig skeptisk overfor dennes praktiske Resultater, da man i alt Fald var klar over, at en Række af Lande, deriblandt Italien, Frankrig og De Forenede Stater, vilde stille sig afvisende overfor Indblanding i, hvad de, ligesom Statsminister Stauning, betragter som et internt Spørgsmaal.

Som meddelt her er den internationale Konference blevet udsat til ind i November. Vi har ogsaa givet en Række af Grunde hertil. Men een af disse har sandsynligvis været den, at selve Konferencens Agenda har undergaaet en Forandring. **Man har vist nu Lov til at gaa ud fra, at Spørgsmaalet om Statsstøtte vil komme til at spille en meget underordnet Rolle under disse Forhandlinger.** Ved et Møde i Fredags i Glasgow lettede Chamber of Shipping's administrerende Direktør, Mr. H. M. Cleminson sit Sind ved en Række Udtalelser af den største Interesse. Ved denne Lejlighed sagde han bl. a.:

»Da man sidste Aar talte om at rationalisere Skibsfarten, krævede mange, at Løsningen af Statsstøtte-Problemets skulde komme først, men det er blevet forsøgt uden Held. Min egen Mening er den, at man ved den kommende Konference bør koncentrere om Rationalisering.«

Direktør Cleminson er en meget korrekt, for ikke at sige en meget forsigtig Mand. Han vilde næppe ved en saadan Lejlighed udtale sig *personlig* om denne Sag, hvis hans Udtalelser var i Konflikt med de Beslutninger, som hans mægtige Organisations Bestyrelse har taget.

Ved samme Lejlighed udtalte han, at Konferencens Formaal var at opmuntre til Ophugning af den Tonnage, der aldrig kan blive Brug for, og at holde den Tonnage i Oplægning, som kan finde Anvendelse, naar Verdenshandelen forbedrer sig.

Naar Mr. Cleminson benytter Udtrykket *opmuntre til Ophugning*, er det vel tilladt at gaa ud fra, at man fra engelsk Side ikke vil lovbinde Skibsfartsnationerne til et bestemt Ophugningsprogram. Dette vilde vel ogsaa være vanskeligt at gennemføre i mange Lande, ikke af Uvilje, men af økonomiske Grunde. Mere konkret er Udtalelsen om Oplægning, og det er maaske her, at Englænderne vil sætte ind, og hvor de antagelig vil faa Støtte fra en Række andre Nationer. Ikke mindst fordi dette Alternativ ikke koster Penge — den internationale Skibsfart faar færre Skibe at sejle med, men til betydelig højere Fragter.

## DET VIRKELIGE PROBLEM

Den internationale Konference kan gøre meget godt, men det virkelige Problem kan den ikke løse. Den kan ikke give os den Verdenshandel tilbage, som Selvforsynerne har bragt ned til det nuværende Minimum. I den Tale, som Chamber of Shipping's administrerende Direktør holdt i Glasgow, og som gøres til Genstand for Kommentar i ovenstaaende Artikel, oplyste han, at i 1913 slæbte hver 100 Tons Tonnage 77 Tons Varer, mens nu slæber de samme 100 Tons Tonnage kun 44 Tons Varer.

Det er forøvrigt mærkeligt, at de Lande, der har eller til hvis Havne de store Ladninger gaar, deres Handelsflaade har den største Oplægningsprocent. Tag Belgien for Eksempel. I denne Uges Scandinavian Shipping Gazette oplyser en belgisk Reder, at 50 Procent af Belgiens 1930 Handelstonnage er enten oplagt eller solgt.

Belgiens Oplægningsprocent af dens nuværende Handelstonnage er i Øjeblikket 38 Procent, Frankrigs 27 Procent. Man forstaar det ikke rigtig, at disse Lande med de mægtige Ladninger har denne store Oplægningsprocent, naar Danmark, hvis Handelsflaade er mindst dobbelt saa stor som dets nationale Transport-Krav, kun har to Procent af Handelsflaadens oplagt. Vore Redere maa være usædvanlig dygtige, da de i Modsætning til baade de franske og belgiske ikke oppebærer Statsstøtte af nogen Art.

Der eksisterer i Øjeblikket betydelig mere Tonnage end Verdenshandelen har Brug for. Men i Følge Lloyd's Register of Shipping's Aarsberetning, der udkom i Gaar, er Verdenstonnagen, der for to Aar siden androg 70 Millioner Tons, skrumpet ind til 65 Millioner, til Dels igennem den voksende Ophugning, delvis ogsaa, fordi der nybygges mindre — i de sidste fire Aar andrager den samlede Nybygningstonnage kun det samme som i Aaret 1930.

## Udførslen af Polske Kul over Danzigs Havn i Juli Maaned 1934

Generalkonsulatet i Danzig indberetter, at der over Danzigs Havn ifølge derom modtaget Oplysning gennem det herværende Havneudvalg i Løbet af Juli Maaned er udført 199,464 T. Kul, deraf til Danmark 34,776 T. mod 188,736 T., deraf til Danmark 6,490 T. i Juni Maaned.

Udførslen er fordelt paa følgende Maade:

	Tons
Sverige .....	40,642
Danmark .....	34,776
Italien .....	36,325
Frankrig .....	64,398
Norge .....	5,190
Tyskland .....	235
Irland .....	3,267
Finland .....	2,898
Belgien .....	2,580
Holland .....	2,195
Jugoslavien .....	6,958
	199,464

## NORGES REDERFORBUNDS JUBILÆUM



SKIBSREDER FREDERIK ODFJELL,  
Formand for Norges Rederforbund

## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

### NORGE OG SHIPPING KONFERENCEN

Hvis den Artikel, der har staaet i *Norges Handels- og Sjøfartstidende*, er et Udtryk for de Synspunkter, der næres af de norske Redere, foreligger der en Misforstaaelse af de Formaal, som den Skibsrederkonference har, der i næste Maaned skal holdes i England. Forfatteren til en Artikel i nævnte Blads Nummer for den 23. August nærer tilsyneladende den Opfattelse, at det kun drejer sig om en Ophugningsplan, mens det vigtigste Problem, der skal drøftes, er en Oplægnings- og Ophugningsplan, m. a. O. en Rationaliseringsplan. Hvis det viser sig at være umuligt at enes om dette, vil Spørgsmaalet om, hvorledes man kan blive fri for de økonomisk uforvarselige Subsidier, blive taget op til Drøftelse, og da det næppe er sandsynligt, at disse Subsidier vil blive afskaffet, maa det blive den britiske Regerings egen Sag, hvilke Skridt den vil tage for at beskytte den britiske Skibsfart, da det er en almindelig anerkendt Opfattelse, at hvilke Synspunkter de udenlandske Redere end nærer i denne Henseende, maa der ydes den britiske Skibsfart en vis Assistance, for at den kan klare sig.

Forfatteren til den Artikel i »Norsk Handels- og Sjøfartstidende«, der ovenfor er refereret til, fremkommer med den Paastand, at det vilde være forkert af den britiske Regering at foretage sig noget, hvorved den vilde berøve udenlandske Redere den Ret, de i Øjeblikket har til at opretholde Fart mellem britiske Havne. Han skriver: »Enhver Indskrænkning i den frie Vækst af Verdenens Handelsflaader vilde være et Skridt af saa langtrækkende Indflydelse paa Skibsfarten, paa Sømændenes og Handelsens Stilling, at dets Virkninger næppe kan overses.

Desuden vilde Skibsfarten forraade sine egne Interesser, hvis den gav sig til at smede Led til den Kæde, hvori Verdenshandelen er lænket i Øjeblikket. **Handelens, Havnenes og Havenes Frihed er absolut nødvendige Betingelser for Skibsfartens normale Udvikling.** Naar disse Betingelser ikke er til Stede, kan Skibsfarten ikke vente sig andet end yderligere Restriktioner og en stedse aftagende Betydning.

Skibsfarten kan ikke hjælpes uden ved en Forøgelse af de Ladninger, der skal transporteres. Ja, man kan ikke komme uden om, at Verdenstonnagen er unødvendigt stor i Forhold til det lave Niveau, hvortil Handelen i Øjeblikket er blevet reduceret. Paa den anden Side er Verdenens Handelsflaade i Virkeligheden ikke for stor i Forhold til Verdensproduktionsvevnen, ej heller for stor i Forhold til Verdensbehovet for Varer, naar man tager

Hensyn til, at Levestandarden for Halvdelen af Verdenens Folkeslag er blevet reduceret til et rent og skært Minimum, saa at ingen er i Stand til at tilfredsstille alle sine Ønsker. **Den største Forbrydelse paa det økonomiske Omraade i vor Tid er, at man hindrer, at den Overflod af Varer og den overflødige Produktionsevne anvendes til at udrydde den Fattigdom, der findes i Verden.** Den internationale Illusion, at alt kan og skal reguleres, idet man fuldstændig undervurderer den naturlige Regenerations-evne, er den primære Aarsag til, at vi har naaet det Stadium, hvor et daarligt Høstaar prises som en Velsignelse fra Himlen, samtidig med at Millioner sulter ihjel i Planøkonomiens Land.

Skibsrederi er ikke blot en Industri, der er baseret paa Frihed, men Skibsredere er ogsaa en fri Race. Derfor kan man ikke forvente, at de vil gaa med til yderligere at faststøbe Barriererne for den internationale Handel og derigennem yderligere reducere Transportbehovet. Den tekniske Fremgang paa Transportomraadet har gjort hele Verden til et enkelt Marked for praktisk talt enhver Vare. Det nytter ikke noget, at en Samling snæversynede Politikere prøver paa at fornægte denne Kendsgerning.

Hvis ovenanførte Citat paa nogen Maade er et Udtryk for de Synspunkter, der næres i Skibsrederkrese i Norge, forekommer det os at være Tidsspilide, at de sender Repræsentanter til London. Alle ved, at det eneste Lægemiddel mod den Depression, Skibsfarten befinder sig i, er en Genoplivelse af Verdenshandelen, men, da Mulighederne herfor synes at være ret fjerne, og da i Mellemtiden mange af de britiske Redere, som Følge af de store Tab, de har lidt, maa fallere, har man besluttet at foretage sig noget, hvorved de endnu kan holdes i Live. Det kan ganske rigtigt ikke benægtes, at hvis den britiske Skibsfart gik til Grunde, vilde andre Nationer, og deriblandt Norge, tilfredsstillende Storbritanniens Fornødenheder i saa Henseende, men den britiske Regering er nu engang af den Opfattelse, at i Betragtning af de specielle Omstændigheder, der gør sig gældende for Storbritanniens Vedkommende, vil det være at foretrække, at det britiske Flag ogsaa i Fremtiden vajer over de Skibe, der transportere britiske Varer. I Norge findes ganske vist ikke nogen Kystfart af en saadan Betydning, at den virker tillokkende paa andre Nationers Skibe, men det kan med Sikkerhed siges, at hvis dette var Tilfældet, vilde Norge følge andre Nationers Eksempel og gøre sit yderste for at beskytte denne Kystfart.

Fairplay.

## ★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

København, den 18. Sept. 1934.

En bedre Fordeling af Tonnagen har hidtil lettet Situationen i de oversøiske Markeder, og Sandsynligheden taler for, at der ikke foreløbig sker større Forskydninger til den ene eller den anden Side.

Meget afhænger imidlertid af »the commodity market«, og da Priserne i Øjeblikket igen er lavere, vil Fragtmarkedet være præget heraf, ligesom de ustabile Penge- og politiske Forhold rundt omkring i Verden spiller en afgørende Rolle for Markedets Udvikling. I de europæiske Farvande — særlig i Trælastfarten — er Situationen inderne morsom; Oplægningerne er som bekendt reduceret i en ganske betydelig Grad i Løbet af dette Aar, men de sejlene Skibe har ikke meget at vælge imellem, og de gængse Rater maa nærmest siges at være miserable; nogle Undtagelser forekommer selvfølgelig, men som Helhed er de Markeder, hvor den mindre Tonnage maa søge Beskæftigelse, meget daarligt bevendt.

### TRÆLASTMARKEDET

er slapt med en efter Aarstiden liden Efterspørgsel og Rater, som i bedste Fald kun giver Balance paa Regnskabet. Hvis disse Forhold fortsætter ret længe endnu, vil mange Skibe igen nødsages til at lægge op; men forhaabentlig retter Markedet sig, inden det kommer saa vidt.

700 Std. Kaskø & Ræfsø/Sharpness 34/-. 1,600 Std. Gdynia/Sharpness 30/6. 700 Fv. Kaskø/West Hartle-

Leningrad: 700 Std. Methil ca. 30/6, 700 Std. Preston 39/-. 930 Std. Birkenhead 38/-. 300 Std. Stettin 38/-. 175 Std. Flensburg 41/-. 425 Std. Groningen 39/6d., 580 Std. Ghent Dock 34/6d. 5/6,000 t. Potash Osaka 12/9d. 13/- f.i.o.

Hvidehavet: 1,600 Std. Archangel/Dublin 38/6. 1,200 Std. Archangel/Dublin 39/6. 1,600 Std. Archangel/Manchester 41/6. pool 28/6. 8/900 Fv. Syd-Finland/E.C.C.P. 28/- 28/3. 7/900 Std. Mid. Sverige/London 29/- 30/-.

Canada: For 7/800 Std. Baade noteres gennemgaaende 52/6 fra en af de almindelige Lastepladser, Basis 1 Havn W.B.E.I.

### KUL, KOKS etc.

De sidste Afslutninger viser ingensomhelst Bedring — snarere tværtimod. Østkyst England/Kbhvn. betaler kun 3/7½ 3/9 3/4,000 t., 4/6 1,500 t., og til Nykøbing F. ogsaa 4/6 1,500 t. Danzig/god dansk Havn 18/2,000 t. 4/1½ maaske 4/3. Det er rigtig usselt del hele.

### MIDDELHAVET etc.

Store Baade har endnu et forholdsvis rimeligt Marked til Adriaterhavet og Havne i det østlige Middelhav, hvorimod der ikke er fuldt saa tilfredsstillende Forhold for den mindre Tonnages Vedkommende. Vales/Alexandria sluttet til 7/1½ 7/3, V. Italien ca. 7/-, Adriatic 8/6 9/-, Sicilien 3,200 t. 8/-. Østkysten/V. Italien 6/9 7/-, Alexandria 7/-, Øerne 7/6. Donau/

Hull og Hamburg 6,800 t. 15/9, Sortehavet/Kontinentet 9/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>; Erts Mariupol/U.S.A. 11/-, Poti/Japan 17/-, U.S.A. 12/3. Stykgods Sortehavet/River Plate 10/3. De forskellige Markeder fra det vestlige Middelhav er alle mere eller mindre uvirkosomme og helt uforandrede — hvad Noteringer angaar.

#### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Af vestgaaende Laster er der foruden de sædvanlige Kullaster noget mere Kainit fra Tyskland og Belgien og Rug fra Polen og Letland til uforandrede og lidt tiltrækkende Rater.

Montreal tegner noget bedre, selv om der endnu ikke kan markeres videre Rateforbedringer. Til U.K. noteres 1/9 1/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>; Churchill/p.p. U.K. 2/9 3/-. Kul Hampton Roads/Rio 5,500 t. 9/3. Sukker San Domingo/Marseille 9,100 tons 13/6. Skrabjern Gulfen/Japan 13/9 f.i.o. Fosfat Tampa/Stettin eller Danzig 11/6 2/2,600 t.

Fra Vestkysten offereres en Last i Ny og Næ til uforandrede Rater.

#### SYD-AMERIKA

Kulraten fra Wales til Buenos Aires er lidt fastere: 9/3 imod 9/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, med 8/3 til Rio, 8/6 Monte Video. Det hjemgaaende Marked har været mindre livligt,

men Noteringerne holdes paa nogenlunde samme Niveau som i sidste Uge.

5500 T. San Lorenzo/U.K. A/H. 17/- 17/3 September, 17/6 17/9 Oktober; 17/9 18/- November, 17/9 18/- December, 18/- Januar; 7000 T. San Lorenzo/Antwerpen 15/6 September, 15/6 15/9 Oktober; 15/9 November/December; 6/6500 T. Bahia Blanca/Grækenland 16/9; 6/6500 T. Necochea/Grækenland 17/-; Chile/Bordeaux-Hamburg 20/- 7500 T., 20/3 5600 T. Oktober/November.

#### ØSTEN

Østens Markeder er ikke fuldt saa livlige. Dalny/Rotterdam-Hamburg 7000 T. 26/3 Oktober. Sydney 26/- bulk November. Saigon/Frankrig 6000 T. 26/3 Oktober, 7500 T. 26/9 Oktober/November. Madras/U.K. Kont. 27/- 27/6. Maragnoa/Antwerpen 7500 T. 19/- November/December. Durban/Bombay 7000 T. 7/-, Colombo 6/3.

#### TIMECHARTER

5550 T. del. London redel. U.K. Kont., transatlantisk Rundrejse \$1; 3560 T. del. New York redel U.K. Kont. \$1.50; 6000 T. del. Virginia redel. U.K. Kont. 4/9; 8700 T. m/v del. N. Pacific redel. Kina/Japan 5/9.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Ret til at losse med eget Mandskab

Ved Dansk Sejlskibsrederiforenings Protection-Clubs Generalforsamling i Svendborg aflagde Clubbens juridiske Sekretær, Landsretssagfører Elmquist Beretning om Clubbens Virksomhed i det forløbne Aar. Der havde i 1933 været behandlet 30 nye Sager og i 1. Halvaar 1934 17 nye Sager. Af de i 1933 behandlede Sager var de 25 ordnet paa en for Rederierne tilfredsstillende Maade. Tre af de paa-gældende Sager havde drejet sig om Retten for Skibene til at losse med eget Mandskab, naar dette udtrykkelig var stipuleret i Certepartiet, og det var lykkedes her at gennemføre det af Clubben gennem de forløbne Aar hævdede Standpunkt, at Modtageren, naar han var identisk med Befragteren, maatte lade Ansvar og betale, som den med Arbejdsforholdene kendte, naar det var umuligt at losse med eget Mandskab grundet paa de stedlige Arbejdsforhold.

Om et Par større Sager førtes der Proces, deriblandt en Proces mod den svenske Stat vedrørende Skibet »Natalia« ang. hvorvidt Staten har Ansvar for Tab, der var paaført Rederiet ved, at Statslodsen havde sejlet dette Skib paa Grund i Kaliz Distriktet.

Der var først anlagt Sag imod Lodsens, som var blevet dømt baade ved første Instans og ved Hofretten, men da det senere viste sig, at Lodsens ikke kunde betale, skønt han ved Sagsanlæggets Begyndelse var blevet anset god for Beløbet, var der nu anlagt Sag imod den svenske Stat for at prøve Statens Ansvar, og Sagen i Sverige blev ført af Advokatfirmaet Lagerkrantz & Dalén i Stockholm.

Sagen havde stor principiel Betydning, idet det ved denne vilde blive afgjort, hvorvidt det Offentlige har Ansvar for sine Tjenestemænds Forsømmelser i et Tilfælde som det foreliggende.

### Konsul Abel protesterer

Udvalget for Provinsen og Hovedstaden har ved Konsul A. Abel, Aalborg, sendt »Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe« en Skrivelse med Protest mod den paa-lænkte Flytning af Foreningens Hovedkontor. Det hedder i Skrivelsen:

I Anledning af, at der i Dagspressen er fremkommen Meddelelser om, at Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe vil flytte sit Hjemsted og Kontor fra Svendborg til København, tillader underskrevne Udvalg, der er gaaet ind for et Arbejde for Provinsens Selvhævdelse overfor Hovedstaden, sig herved at henlede Opmærksomheden paa, at en Flytning af den omhandlede Art yderligere vil svække Provinsens Stilling overfor den i Forvejen alt for store og i økonomisk Henseende altfor mægtige Hovedstad.

Ud fra de Motiver, der behersker Udvalgets Arbejde, drister man sig til at anmode Medlemmerne af denne gamle Provinsinstitution om alvorligt paa ny at overveje Sagen og ind i disse Overvejelser og Forhandlinger søge at drage de Muligheder frem, der maatte tillade, at Institutionen bevares for den danske Provins.

Det vil være af ikke ringe Betydning for Udvalgets Ar-

bejde for Provinsens Selvhævdelse og økonomiske og kulturelle Uafhængighed, om den rejste Plan om Overførelse til Hovedstaden af Foreningens Hjemsted og Kontor blev standset.

For saa vidt som Medlemmerne af Foreningen væsentligt er hjemmehørende i Provinsen, maa man ogsaa mene, at en Opretholdelse af Foreningens Hjemsted i en Provinsby i Længden vil tjene Medlemmernes økonomiske Interesser bedst, idet Bevarelsen af Provinsens selvstændige Erhvervsliv under alle Omstændigheder maa være et Hovedformaal for alle Provinsens økonomiske Sammenslutninger.

### Cigaret-Papir Smuglere

Gennem længere Tid har Toldvæsenet haft Mistanke om, at der stadigt smugledes Cigaretpapir fra Det forenede Dampskibs-Selskabs Damper »Dagmar«, i Fjor opdagede man for første Gang, at enkelte Medlemmer af Besætningen bragte Cigaretpapir i Land, og saa sent som i Juli blev et Par af Mandskabet paa ny taget i Smugleri. Trods disse Afsløringer har nogle af Besætningen fortsat dette ulovlige Erhverv. Natten til Fredag opdagede en af Toldvæsenets Patrouillebaade, der havde lagt sig paa Lur i Nærheden af »Dagmar«, en Robaad lægge til ved Skibssiden. Der kom saa to Mand frem paa »Dagmar«s Dæk med en Sæk, som blev kastet ned i Baaden. I næste Øjeblik var Patrouillebaaden over Smugleren, der blev anholdt og siden overgivet til Kriminalpolitiet.

I Lobet af Dagen blev endnu flere Mand af »Dagmar«s Besætning bragt til Politigaarden. Under Afhøringen her har to af de anholdte erkendt, at det var dem, der kastede Sækken ned i Baaden. Sækken indeholdt 180,000 Stk. Cigaretpapir, der beslaglagdes.

Det er ikke lykkedes at faa oplyst, hvem den fra Damper »Dagmar« anholdte Kaj Jensen har staaet i Forbindelse med m. H. t. Smugleriet af Cigaretpapir. Matroserne og Fyrhøderne har næglet at kende noget til Sagen. Rederiet har derefter meddelt Mandskabet, at deres Hyre maa betragtes som hævet, og i Lørdags er derefter alle Mand gaaet i Land. Politiet har iværksat en omfattende Undersøgelse.

### Lauritzens ny Frugttransportskib

Med det nye Frugttransportskib »Dora«, som er bygget ved Burmeister & Wains Værft til Skihsreder, Konsul Lauritzen, har Rederiet afsluttet sit planlagte Nybygningsprogram. »Dora« er et Søsterskib til det forleden fra samme Værft afleverede Skib »Asta«, og med disse to Skibe, der begge har Dieselmotorer, har dette Rederi forladt Dampmaskinen i sin fremtidige Flaade.

»Dora«s to Lastrum er isolerede, og der er installeret Køleanlæg for Transport af frisk Frugt. Skibet har en af B. & W.s 2-Takts Dieselmotorer paa 2250 HK, der er i Stand til at give det en Fart paa Last af 15 Knob. Endvidere findes tre Hjælpe-motorer til Drift af Køleanlæg, Spil, Lys m. m. Midtskibs i det store Dækshus er indrettet Salon og nogle enkelte Passagerkamre.

I Prøveturen i Lørdags deltog Konsul Lauritzen og Sønerne Knud og Ivar Lauritzen, Inspektør Christiansen og Værftets Ledelse m. fl.

I Løbet af et Par Dage afsejler »Dora« med Kaptajn H. Andersen som Fører herfra i Ballast direkte til Rio de Janeiro i Brasilien.

Søsterskibet »Asta«, som for nogen Tid siden afsejlede paa sin første Tur til Sydamerika, har udført denne Rejse, der er en Strækning paa 5,830 Kvartmil, paa kun knapt 18 Døgn, og viste sig at være et i enhver Henseende fortrinligt Skibsib, idet Skibet holdt nogenlunde sin Fart ligeved 14 Knob.

Det var i 1888, at Konsul Lauritzsen anskaffede sit første Skib, der hed »Uganda«, og nu med »Dora« bliver det Skib Nr. 101. Rederiet, der stadig gennem de mange Aar har fornyet sin Flaade, staar nu med en Flaade paa ialt 43 nye, moderne Skibe paa tilsammen op imod 100,000 Tons. Af disse Skibe er 26 indrettet til Frugttransport, medens Resten, ialt 17 Skibe, er Fragtskibe.

Konsul Lauritzsens Rederi, Dampskibsselskabet »Vestehavet«, beskæftiger i Skibene og i Administrationen omkring 1000 Mand.

### Nyt fransk Frugt Transportskib

Helsingør Skibsværft har bygget et nyt Frugt-Transportskib »Iles de Los« til Frankrig, der i Lørdags løb af Stabelen. Skibet, der skal leveres til Rederiet »Compagnie Fraisenet«, er paa 2,900 Tons, og det indrettes med isolerede Lastrum og Køleanlæg, beregnet til Transport af frisk Frugt fra fransk Vestafrika til Marseilles.

»Iles de Los« har en Længde af 310 Fod, Bredden er 42.9 og Dybden 26.3 Fod. Maskineriet kommer til at bestaa af en 6-cyl. 2 Takts B. & W. Dieselmotor paa 2,200 H.K., der er i Stand til at give Skibet en Fart paa Last af 15 Knob.

### Det nye »Georg Stage« søsat

Det nye Skoleskib »Georg Stage« blev i Lørdags søsat ved Frederikshavns Skibsværft.

Det nye Skoleskib »Georg Stage«, der faar en Længde af 36 Meter, bliver 8½ Meter bredt, og Dybden bliver 4 Meter. Det bliver rigget, ligesom det gamle Skib, som Fregat, og faar en Hjælpeomotor, leveret fra Møller & Jochumsens Motorfabrik i Horsens, paa 120 HK, der er i Stand til at give Skibet en Fart af 6½ Knob. Sejlarealet bliver 750 Kvadratmeter.

Det eneste, der er overflyttet fra det gamle til det nye Skib, er Gallionsfiguren; det er en Portrætbuste af Georg Stage.

Stabelafløbningen overværedes af Bestyrelsen, Formanden, Admiral Cold, Skibsreder, Direktør Suenson, Direktør i Det danske Petroleumsk Aktieselskab Christian Holm, Navigationsdirektør, Kommandør Lorck, Dispacør Stage, Konsul Cloos, Skibets Konstruktor, Overskibsingeniør i Ministeriet for Søfart og Fiskeri Aage H. Larsen, Overlæge Secler og Kaptajn Hagelberg, medens Værftet var repræsenteret ved Formanden i Bestyrelsen, Direktør Kørbing og Direktør Fr. Thomsen m. fl. Daabshandlingen foretoges af Frøken Bertha Stage, der gav Skibet Navnet »Georg Stage«.

## POSITIONSLISTE PR. 18. SEPTEMBER 1934

### A

s.s. A. P. Bernstorff, Jensen, Esbjerg-Antw.-Dunkirk Ruten.  
s.s. Aalborg, pass. Kbhvn. 17.9.  
s.s. Aalborghus, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. Aarhus, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. Aarø, Larsen, afg. Aarhus 13.9. til Leningrad.  
m.l. Aase Mærsk, afg. Batoum 20.8.  
s.s. Activ, Lorentzen, ank. Kbhvn. 15.9.  
m.s. Afrika, Himmelstrup, ank. Kbhvn. 19.9.  
s.s. Agnete Mærsk, ank. Aalborg 23.8.  
s.s. Alabama, Karstensen, afg. Madeira 16.9. til Kbhvn.  
s.s. Alexandra, Poulsen, Esbjerg-Grimby Ruten.  
s.s. Alfa, pass. Helsingør 12.9. p. R. l. St. Malo.  
s.s. Alfa, Christensen, afg. Leningrad 16.5. til Saksøbing.  
s.s. Algarve, Lund, afg. Ceuta forv. 18.9. til Melilla.  
m.s. Alsia, Heindorn, afg. Colombo 15.9. til Penang.  
s.s. Allsund, Nielsen, afg. Puerto del Padre 12.9. til New Orleans.  
m.s. Altheen, Andersen, ank. Kbhvn. 13.9.  
s.s. Amalienborg, ank. Kemi 12.9.  
m.s. Amerika, Knudsen, ank. Aarhus 17.9. hjg.  
m.s. Anglo Mærsk, afg. B. Aires 7.9.  
m.l. Anna Mærsk, ank. Manila 31.8.  
s.s. Anna, pass. Blaavand 5.9. paa R. l. Nice.  
m.s. Annam, Kragelund, afg. Singapore 10.9. til Dakar.  
m.s. Argentina, Juul-Larsen, ank. San Nicolas 9.9.  
m.s. Arizona, Sonne, afg. B. Aires forv. 18.9. til Kbhvn.  
s.s. Arnold Mærsk, afg. Casablanca 1.9.  
s.s. Askø, Kolster, ank. Cartagena 10.9.  
m.s. Asnæs, Ankersen, ank. Dunkirk 18.9.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

18. 9. 34

LONDON.....	22,40	MADRID.....	62,25
NEWYORK.....	448,00	AMSTERDAM.....	307,90
BERLIN.....	180,85	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	30,05	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	106,55	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	148,25	PRAG.....	19,05
ROM.....	39,05	WARZAWA.....	86,40

### Efter Kaptajnens høje Hat

Kaptajnen om Bord paa en Skonnert blev om Natten kaldt forud til Styrmanden. Han gav derfor sin lille Søn Ordre til at styre Skibet saa længe.

— Styr efter den Stjerne der, sagde han og pegede paa Himlen.

Drengen greb Rattet, og det varede ikke længe, før Skibet var ude af Kurs, og Stjernen, der saas forude, skinnede nu paa Himlen bagved.

— Fart raabte Drengen, giv mig en ny Stjerne at styre efter, den gamle er vi allerede sejlet forbi!

## PERSONALIA

### DØDSFALD

#### Skibsmægler E. Bergmann, Aarhus

Skibsmægler E. Bergmann, Aarhus, er død, ramt af et Hjerteslag. Skibsmægler Bergmann blev 60 Aar gammel. For 22 Aar siden stiftede han sammen med afdøde Konsul Robert Smith, Mæglerfirmaet Bergmann, Smith & Co. i Aarhus, som de to Kompagnoner i Aarenes Løb arbejdede op til et af Provinsens største Skibsmæglerfirmaer med en anerkendt Position i saavel danske som i udenlandske Skibsfartskredse. Efter Konsul Smiths Død var Skibsmægler Bergmann Eneindehaver af Firmaet, som han helligede hele sin Tid og Arbejdskraft. Ud over Arbejdet for Firmaets Fremgang havde Skibsmægler Bergmann dog sin Interesse for Mæglerstandens Organisation, og var i en Aarrække Medlem af Provinsmæglerforeningens Bestyrelse.

### VI GRATULERER —

I Morgen fylder Kaptajn C. A. Christensen 50 Aar. Kaptajn Christensen, der er ansat i A. P. Møllers Rederi, er nu Fører af s.s. »Robert Mærsk«.

Den 5. Oktober fylder Kaptajn E. C. E. Ruge 75 Aar. Kaptajn Ruge er kendt fra den lange Tid i Øresunds-selskabet, hvorfra han trak sig tilbage 1925.

Den 14. Oktober fylder Kaptajn H. Th. Meinertz 70 Aar. Kaptajn Meinertz, der indtil 1920 var Fører i D/S »Norden«, er nu bosiddende i Nordby paa Fano.

m.s. Astoria, Nørregaard, ank. Kbhvn. 8.9.  
s.s. Astrid, Madsen, ank. Kbhvn. 11.9.  
m.s. Australien, Rasmussen, pass. Galle 14.9. p. R. t. Aden.

### B

s.s. Beira, Kjær, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
s.s. Bellona, Hansen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
s.s. Benedikt, Bergstedt, Kbhvn.-Radsund-Mariager-Hobro-Nykøbing F. Ruten.  
m.l. Bente Mærsk, afg. Aruba 31.8.  
s.s. Bergenhus, Schmidt, afg. Stettin forv. 19.9. til Kbhvn.  
s.s. Betty Mærsk, afg. Archangel 3.9.  
s.s. Betty, ank. Rouen 12.9.  
s.s. Birgit, Lisberg, afg. Bathurst 18.9. til Rufisque.  
s.s. Birte, Pedersen, afg. Bordeaux 15.9. til Blyth.  
s.s. Bodil, afg. Casablanca 13.9. til Almeria.  
s.s. Boga, Nielsen, afg. Dordrecht 13.9. til Pärnu.  
m.s. Bonavista, Christensen, pass. Fornæs S. 10.9.  
m.s. Boringia, Væring, ank. Marseilles 18.9. udg.  
m.s. Bornholm, Petersen, ank. Buenos Aires 4.9.  
s.s. Bothal, Hansen, ank. Kbhvn. 16.9.  
s.s. Botnia, Ekholm, afg. Leith 15.9. til Reykjavik.  
s.s. Brasilien, Aggerholm, afg. Aalborg 17.9. til River Plate.  
m.s. Bretagne, Hansen, afg. Algier 27.8.  
s.s. Bretlund, Hansen, ank. Heworth Strailks 17.9.  
s.s. Britta, afg. Aalborg 13.9. til Wistawarf.  
s.s. Bornholm, Ankersen, afg. Valencia forv. 19.9. til Carlagena.  
s.s. Brosund, Hansen, ank. Caitarien 7.9.  
s.s. Brynhild, Hejde, afg. Liverpool forv. 24.9. til Swansea.

## C

m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, afg. Nakskov 30.8. til River Plate.  
 s.s. *Carmen*, afg. Malaga 7.9. til Marocco.  
 s.s. *Caroline*, Jørgensen, ank. Odense 18.9.  
 m.t. *Caroline Mærsk*, afg. Liverpool 22.8.  
 m.s. *Chastine Mærsk*, afg. Tampico 5.9.  
 m.s. *Chile*, Hansen, pass. Malta 16.9. p. R. t. Rotterdam.  
 m.s. *Christian* (Svendborg), Rasmussen, afg. Dover 14.9. til Boston.  
 m.s. *Christian Holm*, Michelsen, afg. Southampton 15.9. til Aruba.  
 s.s. *Christiansborg*, afg. St. John 11.9.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. New York 2.9.  
 s.s. *Cimbria*, Bencke, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Holm, ank. Køge 16.9.  
 m.s. *Columbia*, Barfoed, afg. Sydney N.S.W. 22.8.  
 s.s. *Cornelia Mærsk*, ank. Jacobstad 7.9.  
 s.s. *Cyril*, Farup, ank. Sousse 18.9.

## D

s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. London forv. 21.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Dagmar*, afg. Cardiff 11.9. til Antwerp.  
 s.s. *Dana*, Bang, ank. Civita-Vecchia 16.9.  
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Singapore 6.9. til Suez.  
 m.t. *Danmark*, Bjark, pass. Dennishead 15.9. p. R. t. Stockholm.  
 s.s. *Delaware*, Christensen, afg. Harburg 19.9. til Wilmington.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newc. forv. 25.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Dorrit*, afg. Antwerp 29.8. til Oran.  
 s.s. *Douro*, Raaschou, afg. Memel 29.9. til Kbhvn.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Kbhvn. 16.9. til Reykjavik.  
 s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## E

s.s. *Ebba*, afg. Manchester 12.9. til Boness.  
 s.s. *Ebro*, Ørbech, afg. Gdynia forv. 20.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Edith*, pass. St. Miguel 7.9.  
 s.s. *Effie Mærsk*, afg. Aalborg 6.9.  
 s.s. *Egholm*, Nielsen, afg. Casablanca 1.10. til Tanger.  
 s.s. *Elite*, Larsen, ank. Delfzijl 8.9.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. Archangel 31.8.  
 s.s. *Ellensborg*, pass. Skagen 17.9.  
 s.s. *Elsborg*, pass. Kbhvn. 15.9.  
 s.s. *Emilie Mærsk*, ank. Newport 7.9.  
 s.s. *Emanuel*, Christensen, afg. Garston 8.9. til Archangel.  
 m.t. *Emma Mærsk*, afg. Port Arthur 30.8.  
 s.s. *Energi*, Jørgensen, ank. Odense 16.9.  
 m.s. *England* (D.F.D.S.), Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *England* (D.F.K.), Steengade, afg. Danzig 16.9.  
 m.s. *Energi*, Stegmann, pass. Helsingør N. 12.9.  
 s.s. *Engheden*, Kristoffersen, afg. Svendborg 17.9. til Leningrad.  
 s.s. *Erindring*, Jørgensen, ank. Kolding 16.9.  
 s.s. *Erna*, afg. Portland 1.9.  
 m.s. *Erria*, Topp, ank. Kbhvn. 19.9.  
 m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Ester*, afg. Boness 11.9. til Aarhus.  
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, afg. Archangel 16.9. til Amsterdam.  
 s.s. *Estland*, Jørgensen, ank. Immingham 15.9.  
 m.s. *Euripa*, Dahl, afg. Los Angeles 17.9. til Panama Canal.

## F

s.s. *Falken*, Jønson, Kbhvn.-Nyborg-Ringkøbing-Svendborg Ruten.  
 m.s. *Fanø*, afg. Ørebekka 5.9. til Kirkcaldy.  
 s.s. *Fanø*, Korff, afg. Pärnu 15.9. til Boness.  
 m.s. *Fionia*, Christensen, ank. Nakskov 11.9.  
 s.s. *Flynderborg*, ank. Bilbao 14.9.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Fredensborg*, afg. Casablanca 11.9.  
 s.s. *Frederiksberg*, ank. Soroka 13.9.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. New York 15.9.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Brinch, afg. Port Talbot 12.9. til Quebec.

## G

s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Kbhvn. 22.9. til Antw.  
 s.s. *Gautatyr*, Abrahamson, ank. Gdynia 15.6.  
 s.s. *Georgia*, afg. San Pedro 1.9. til Fr.havn.  
 s.s. *Gerda*, ank. Aarhus 12.9. til Domsjö.  
 s.s. *Gerda Toft*, afg. London 12.9.  
 m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. San Pedro 31.8.  
 s.s. *Gorm*, Bastholm, afg. Boston 12.9. til New Orl.  
 s.s. *Grete*, afg. Rouen 10.9.  
 s.s. *Grønland*, Meinertz, afg. Kbhvn. 15.9.  
 s.s. *Gudrun Mærsk*, afg. West. Hartlepool 4.9.  
 s.s. *Gunver*, afg. Palermo 10.9. til Liverpool.  
 s.s. *Gunvor Mærsk*, pass. Skagen 10.9. vestg.

## H

s.s. *H. H. Petersen*, Jensen, ank. Archangel 16.9.  
 s.s. *Hajnia*, Ravn, ank. Esbjerg 17.9.  
 s.s. *Haljdan*, Jørgensen, afg. Kbhvn. forv. 19.9. til Aalborg.  
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. Cardiff 6.9.  
 s.s. *Hans Mærsk*, ank. Boness 27.8.  
 s.s. *Harald*, Clemmensen, afg. Danzig forv. 18.9. til Preston.  
 s.s. *Harriet*, afg. Tyne 12.9. til Rundvik.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Helene*, afg. Kotka 13.9. til Thames.  
 s.s. *Helga*, pass. Havre Rd. 23.8. p. R. t. Fort de France.  
 s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Klaipada 31.8.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Kbhvn. forv. 17.9. til Aarhus.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Kbhvn. 24.9. til Manchester.  
 s.s. *Hroar*, Pape, afg. Hull 28.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Hulda Mærsk*, ank. Cardiff 3.9.

## I

m.s. *India*, Kruse, pass. Lizard 15.9. p. R. t. Panama Canal.  
 m.s. *Indien*, Broner, afg. San Francisco 8.9.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Køge 16.9. til Danzig.  
 s.s. *Inge Mærsk*, pass. Skagen 2.9. vestg.  
 s.s. *Inger*, ank. Liverpool 8.9. til Forth.  
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Leningrad 18.9.  
 m.s. *Irland*, Petersen, afg. Nueritas 14.9.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Reykjavik 16.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Ivar*, Clausen, afg. Montreal 8.9. til Kbhvn.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
 s.s. *Jacob Mærsk*, afg. Casablanca 4.9.  
 s.s. *Jan*, Jacobsen, afg. Kemi 14.9. til Ghent.  
 m.t. *Jane Mærsk*, ank. Port Arthur 5.9.  
 m.s. *Java*, Skjoldam, ank. Aalborg 18.9.  
 s.s. *Jenny*, afg. Palermo 9.9. til Cartagena.  
 s.s. *Jessie Mærsk*, ank. Boness 3.9.  
 s.s. *Johanne*, afg. Rochester 12.9. til Thames.  
 m.s. *Johanne* (Svendborg), Jensen, pass. Kbhvn. 10.9. p. R. t. Hasle.  
 s.s. *Johannes Mærsk*, ank. Hamburg 10.9.  
 s.s. *Jolantha*, Thornung, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Jonna*, afg. Table Bay 8.9. til Halifax.  
 s.s. *Jutta*, afg. Sousse 10.9. til London.  
 m.s. *Jylland*, Strandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, ank. London 13.9.

## K

s.s. *Karen Toft*, ank. Kbhvn. 17.9.  
 s.s. *Kai*, Friis, afg. Archangel 9.9. til Antw.  
 s.s. *Karla*, pass. Dungeness 13.9. p. R. t. Plymouth.  
 s.s. *Katholm*, Christensen, afg. Danzig 16.9. til Birkenhead.  
 s.s. *Kentucky*, Hansen, afg. Kbhvn. forv. 18.9. til Manchester.  
 s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Popovostov 26.8.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, afg. Goole 15.9.  
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Kbhvn. 10.9. til Manchester.  
 s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Peronard, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, afg. Colombo 12.9. til Suez.  
 s.s. *Laura Mærsk*, afg. Ivigto 7.9.  
 s.s. *Laura*, afg. Sydney 24.8. til Table Bay.  
 m.s. *Leice Mærsk*, ank. Leningrad 5.9.  
 s.s. *Lexa Mærsk*, ank. Treport 5.9.  
 s.s. *Lica Mærsk*, afg. Archangel 31.8.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Swansea 31.8.  
 s.s. *Lillian*, ank. Rouen 8.9. til Antwerp.  
 s.s. *Lilleborg*, ank. London 13.9.  
 s.s. *Limfjorden*, Clausen, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, ank. Riga 15.9.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Kalundborg 17.9. til Holbæk.

## M


s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Hjorth, afg. Kbhvn. 13.9. til Dunkirk.  
 s.s. *Maine*, Jensen, afg. Swansea forv. 18.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Maja*, ank. Memel 8.9. til Kemi.  
 s.s. *Maja*, Thomsen, Aalborg-Hamburg Ruten.  
 m.s. *Malaya*, Sørensen, afg. Rotterdam 18.9. til Hamburg.  
 m.s. *Malaya*, Sørensen, afg. Helsingør 25.9. til River Plate.  
 s.s. *Manø*, Albertsen, afg. Dwenathaugh 14.9. til Odense.  
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Klaipeda 15.9.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. Kbhvn. 22.9. til London.  
 m.t. *Marie Mærsk*, afg. Port Arthur 21.8.  
 s.s. *Maria Toft*, pass. Malta 17.9. p. R. t. Odessa.  
 s.s. *Marie*, ank. Wiborg 12.9. til Valencia.  
 s.s. *Martin Carl*, Langlykke, afg. Leningrad 13.9. til Acton Grange.  
 s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Liverpool 6.9.  
 m.s. *Meonia*, Frandsen, ank. Bangkok 8.9. udg.  
 s.s. *Møen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

**BRUG KUN**

**Hempels Skibsfarver**

**INDENBORDS UDENBORDS**

*Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.*



**A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y**

Telegram-Adr.: "Tonnage"      Coder: Alle Shipping-Coder

**HELSINGFORS (Finland)**

Filltalkontor HANGO

**Skibsredere. Skibsmæglere      Befragtning og Spedition**

**N**

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, afg. Danzig 12.9.  
s.s. *N. J. Ohlsen*, Lauritsen, ank. Leningrad 17.9.  
s.s. *Najaden*, afg. Kotka 12.9. til Bowater.  
s.s. *Nancy*, afg. Piteå 12.9. til Skelefteå.  
s.s. *Nautic*, ank. Porto Empedocle til Klaipeda.  
s.s. *Nelly*, ank. Thames 11.9. til Tyne.  
s.s. *Neptun*, afg. Antwerp 7.9.  
m.s. *Neptun*, Kromann, afg. Oporto 14.9.  
s.s. *Nerma*, afg. Luleå 12.9. til Skelefteå.  
s.s. *Nevada*, Kolster, afg. Tyne 28.8.  
m.s. *Nicoline Mærsk*, ank. New Orleans 3.9.  
s.s. *Nidaros*, Henriksen, Kbhvn.-Riga Ruten.  
m.s. *Niel Mærsk*, afg. Nagoya 5.9.  
s.s. *Ninna*, afg. Table Bay 20.8. til Montreal.  
s.s. *Niobe*, pass. Gibraltar 8.9. p. R. t. Valencia.  
m.s. *Noah* (Svendborg), Larsen, ank. Kbhvn. 10.9.  
s.s. *Nora Mærsk*, afg. Baltimore 31.8.  
s.s. *Nordborg*, ank. Kbhvn. 16.9.  
s.s. *Nordsøen*, afg. Sundsvall 12.9. til Cartagena.  
s.s. *Normandiet*, Fischer, ank. Porto Empedocle 12.9.

**O**

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
s.s. *Odin*, Falk, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Antw. forv. 18.9. til Kbhvn.  
s.s. *Oluf Mærsk*, afg. Popovostov 1.9.  
m.s. *Olympia*, Roder, afg. New York 11.9.  
m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Rio 6.9. til Kbhvn.  
s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Leningrad 15.9.

**P**

m.s. *Panama*, Christensen, pass. Cape Verde 6.9. p. R. t. Sydney.  
s.s. *Parana*, Eggert, afg. Newc. Tyne 10.9.  
s.s. *Paris*, Larsen, ank. Ghent 5.9.  
m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Paula*, afg. Kirkkoneimi 13.9. til Wiborg.  
m.s. *Peru*, Berg, pass. Aden 14.9. p. R. t. Singapore.  
m.s. *Peter Mærsk*, afg. San Pedro 25.8.  
s.s. *Poul Møller*, Schrøder, ank. Odense 19.9.  
s.s. *Prins Knud*, Hejlso, ank. Leningrad 15.9.

**R**

s.s. *Randi*, afg. Almeria 12.9. til Alicante.  
s.s. *Rhone*, Nielsen, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
s.s. *Rita*, Blom, Aalborg-Hamborg Ruten.  
s.s. *Rota*, Petersen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
s.s. *Riga*, Westergaard, ank. Le Legue 15.9.  
s.s. *Rita Mærsk*, pass. Skagen 2.9. vestg.  
s.s. *Robert Mærsk*, ank. Archangel 2.9.  
s.s. *Romø*, Thomsen, ank. W. Hartlepool 16.9.  
s.s. *Rosenborg*, afg. Kemi 15.9.

**S**

m.s. *Sally Mærsk*, afg. Puerto Padre 31.8.  
s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Sundsvall 13.9.  
s.s. *Scotia*, Nielsen, afg. Gdynia 13.9.  
s.s. *Seine*, Bellec, afg. Gdynia 17.9. til Danzig.  
s.s. *Sejre*, Huusum, ank. Caen 15.9.  
m.s. *Siam*, Krarup, afg. Kobe 17.9. til Osaka.  
s.s. *Sigrun*, Pedersen, afg. Holbæk 17.9. til Aabenraa.  
s.s. *Silkeborg*, ank. Hull 9.9.  
m.s. *Skandia*, Harris, ank. Nykøbing F. 8.9.  
s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Wasa 17.9.  
s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Havre forv. 18.9. til Dunkirk.  
s.s. *Skodsborg*, ank. Hull 15.9.  
s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.  
s.s. *Slesvig*, Egetoft, afg. Port Talbot 11.9.

s.s. *Sonja Mærsk*, ank. Onega 30.8.  
s.s. *Sonja*, Duhn, pass. Lødingen 18.9. p. R. t. Archangel.  
s.s. *Stadion II*, afg. Stettin forv. 20.9. til Kbhvn.  
s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Santiago 13.9. til New Orleans.  
s.s. *Stegelborg*, ank. Port Talbot 14.9.  
s.s. *Stella*, ank. Balboa 21.8.  
s.s. *Stjerneborg*, afg. Wallaroo 5.9.  
s.s. *Stockholm*, Hinsch, ank. Sharpness 8.9.  
s.s. *Susan Mærsk*, pass. Hammeren 7.9. østg.  
s.s. *Svanhild*, Kristoffersen, afg. Antw. 4.9. til Wilmington.  
s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Kbhvn. forv. 18.9. til Aarhus.  
s.s. *Swava*, Christensen, afg. Antw. forv. 25.9. til Kbhvn.  
s.s. *Søborg*, afg. Cardiff 12.9.  
s.s. *Sønderjylland*, Willarsen, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.

**T**

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Nakskov forv. 17.9. til Kbhvn.  
m.s. *Tacoma*, Lorentzen, afg. San Pedro 3.9.  
s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Groningen 18.9. til Aalborg.  
s.s. *Tempo*, Sørensen, afg. Danzig 18.9. til Horsens.  
s.s. *Tennessee*, Arel, afg. New York 26.9.  
s.s. *Thyra*, Jans, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
s.s. *Tiber*, Hull, afg. Djidjelli forv. 20.9. til Tunis.  
s.s. *Tjaldur*, Folkenberg, Esbjerg-Antwerpen Ruten.  
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Livorno forv. 20.9. til Neapel.  
m.s. *Tongking*, Jørgensen, pass. Lombok Strædet 26.8. p. R. t. Kbhvn.  
s.s. *Tovelil*, Vilsmark, afg. Antwerpen 14.9. til Lissabon.  
s.s. *Trio*, Svane, ank. Struer 16.9.  
s.s. *Trondhjem*, Jørgensen, Stettin-Kbhvn. Vestnorge Ruten.  
s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Kbhvn. forv. 19.9. til Svendborg.

**U**

s.s. *Uffe*, Hav, afg. Antw. forv. 21.9. til Kbhvn.  
s.s. *Ulla*, pass. Ushant 1.9. p. R. t. Santos.  
s.s. *United States*, Voldborg, afg. Kbhvn. 20.9. til Oslo.  
s.s. *Uranienborg*, afg. Buenos Ayres 7.9.  
m.s. *Urda* (Svendborg), Petedsen, ank. Sundsvall 7.9.

**V**

s.s. *Vendia*, Lund, ank. Fecamp 16.9.  
s.s. *Vibeke Mærsk*, afg. Dublin 1.9.  
s.s. *Viborg*, ank. Hamborg 17.9.  
m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, ank. Papeete 31.8.  
s.s. *Victoria* (D.F.K.), Kielsgaard, ank. Danzig 16.9.  
s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
s.s. *Virginia*, Gyhrs, afg. Santos 15.9. til Kbhvn.

**W**

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Memel 10.9.

**Y**

s.s. *Ydun*, Fjeldborg, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Jensen, Aarhus-Hamborg Ruten.

**Ø**

s.s. *Ørneborg*, ank. Kovda 17.9.

**Positionsliste for Sejlskibe 18.9.34**

4m. Sk. *Alfa*, Christensen, ank. Leningrad 12.9.  
3m. Sk. *Clytia*, Hansen, afg. Esbjerg 12.9. til Danzig.  
3m. Sk. *Fuglen*, Winter, ank. Plymouh 12.9.  
3m. Sk. *Elisabeth*, Grube, ank. Trequin 11.9.  
3m. m.s. *Par*, Groth, ank. Tønsberg 12.9.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
**ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL**ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
**AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.**

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer



# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

Telefon Nr. 6300, Omst. til samtlige Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.

## S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Weseberg &amp; Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2663

R A N D E R S

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTERINTERESSENT-SÆLSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.  
KAJ & PAKHUSE: HOLMS PLADSHOVEDKONTOR:  
TLF. C. 3491 & 13370EFTER KONTORTID KALDES:  
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

# WEIOLIN

## PATENT SKIBSFARVER

Fineste danske Fabrikat

Spørg Deres Skibshandler.

AAGE WEIHE

SKIBSFARVEFABRIK

• NYHAVN 43 •

DAMPSKIBSSELSKABET

# PACIFIC

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 &amp; 4248 - Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

## SEND DERES GAVE PR. TELEGRAM

Gave-Telegrammer indtelefoneres  
direkte til

## STATSTELEGRAFEN

Blomster, Chokolade, Cigaretter,  
Eau de Cologne etc. etc.

Grundlagt 1874

## Th. Höeg \* Hamburg

Bundfarver for Jern- og Stålskibe

Rød og Graa Indenbordsfarve Kobberstof for Træske  
Patent Mønje Graa Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.  
Telefon: Central 13779.

## GUSTAV METZLER

Skibsmægler, Befragtning og Bunkerforsyning

## STETTIN OG SWINEMÜNDE

TLGR.-ADR.: METZLER

Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, København.  
Finska Ångfartygs A/B., Helsingfors. — "Neptun" Bremen.

## VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM  
ANTWERPSkibsredere, Skibsmæglere og  
BefragningsagenterSpecialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Coder: Scotts, Watkins, Bentleys.

## A/B. BRUHN Co. OY

(tidl. J. BRUHN, Etabl. 1879)

Skibsmæglere og Befragnings Agenter

Medlemmer af  
The Finnish Shipbrokers Association, The Baltic & International  
Maritime Conference og Nordisk Skibsrederforening

KOTKA (Finland)

Tel.-Adr.: BRUHNCO, KOTKA

# CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.



# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

50. Aargang.

København 19. September 1934.

Nr. 38.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar *Bredde- og Længdebestemmelser* for *danske Punkters Vedkommende* angives paa *Sekunder*, staaer 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*, og de *der angaar Fyr*, er angivet fra *Søen*.

## I. Østersøen.

2175. Sverige. Gotland E.-Kyst. Söderbritten. Sømærke atter i Orden.

(U. f. s. Nr. 37/2418. Stockholm 1934.)

Den sort- og hvidmalede Stage med 2 Balloner paa c.  $57^{\circ} 07',0$  N.  $18^{\circ} 34',0$  E., ved *Söderbritten*, er atter i Orden.

(E. f. S. Nr. 37/2126 1934.)

2176. Sverige. Bottniske Bugt. Finngrundet Fyrskib. Radiofyr og Undervands-  
taagesignal forandret.

(U. f. s. Nr. 37/2477. Stockholm 1934.)

Radiofyret og Undervandstaagesignalet om Bord i Fyrskibet *Finngrundet* paa c.  $61^{\circ} 04',0$  N.  $18^{\circ} 40',5$  E. er forandret, som følger:

1. Radiofyr. Bølgelængde:  $318,5$  kc/s (942 m). Tonefrekvens: 1005 c/s.  
Rækkevidde: 60 Sm.

Signalet er:

1. Bogstaverne FI 3 Gange .....	17,2 <sup>s</sup> .
2. Pause .....	1,3 <sup>s</sup> .
3. 14 Streger, hver af 1 <sup>s</sup> . Varighed, adskilt ved mellem- liggende Pauser paa 0,3 <sup>s</sup> .....	17,9 <sup>s</sup> .
4. Pause .....	0,3 <sup>s</sup> .
5. En lang Streg .....	7,1 <sup>s</sup> .
6. Pause .....	1,3 <sup>s</sup> .
7. Bogstaverne FI 1 Gang .....	4,9 <sup>s</sup> .
8. Pause .....	10,0 <sup>s</sup> .
	<hr/>
	1 <sup>m</sup> .
Gentagelse af ovenstaaende Signal .....	1 <sup>m</sup> .
Hele Udsendelsens Varighed .....	2 <sup>m</sup> .
Pause .....	4 <sup>m</sup> .
Periode .....	6 <sup>m</sup> .

I usigtbart Vejr gives Signalet hver 6<sup>m</sup>, begyndende ved det 2<sup>m</sup>, 8<sup>m</sup>, 14<sup>m</sup> o. s. v. af hver Time.

I klart Vejr gives Signalet 4 Gange hver Time ved det 8<sup>m</sup>, 14<sup>m</sup>, 38<sup>m</sup> og 44<sup>m</sup>.

2. Undervandstaagesignal gives hver 1<sup>m</sup>, 4 tæt paa hinanden følgende Toner, hver af 2<sup>s</sup>. Varighed og adskilt ved mellemliggende Pauser paa 1<sup>s</sup>.

3. Radiofyret afgiver intet Signal mellem Kl. 1218—1230 (G. M. T.), da Fyrskibet i den Tid er i Forbindelse med *Härnösand Kustradiostation*.  
(E. f. S. Nr. 36/2074 1934.)

2177. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Uusikaupunki. Stånggrund Fyr tændt.  
(U. f. S. Nr. 25/685. Helsingfors 1934.)  
*Stånggrund Fyr* paa c. 60° 43' N. 21° 02' E. er tændt.

2178. Finland. Skärgårdshavet. Lohm. Rödkär Havnefyr tændt.  
(U. f. S. Nr. 25/688. Helsingfors 1934.)  
*Rödkär Havnefyr* paa c. 60° 07' N. 21° 40' E. er tændt.

2179. Finland. Finske Bugt. Seivästö (Stirsudden) Fyr forandret.  
(U. f. S. Nr. 25/684. Helsingfors 1934.)  
*Seivästö Fyr* paa c. 60° 11' N. 29° 02' E. er forandret og viser nu hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 20<sup>s</sup>, Blink 5<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, Blink 5<sup>s</sup>, Mørke 8<sup>s</sup>. Iøvrigt uforandret.  
(E. f. S. Nr. 27/1580 1934. Kort Nr. 277.)

2180. Tyskland. Kielerbugt. Slisand. Vrag fjernet. Vragafmærkning inddraget.  
(N. f. S. Nr. 37/3603. Berlin 1934.)  
Vraget af Motorsejlskibet *Hans*, der laa sunket paa 54° 41' 02" N. 10° 04' 24" E., er fjernet og den udlagte Vragafmærkning inddraget.  
(E. f. S. Nr. 37/2137 1934.)

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

2181. Danmark. Sundet. København. Yderhavnen. E.-lige Ledefyrlinie. Retning forandret.  
De to røde, faste Ledefyr, der angiver E.-Grænsen for 8,1 m Løbet gennem Yderhavnen, er overet i Pejling 194½°.  
c. 55° 41',3 N. 12° 36',3 E.  
(Kort Nr. 303, 285, 249 og 210. Danske Lods, Side 270. Havnelods, Side 114. Fyr-Fort. Nr. 255.)

2182. (P). Danmark. Køge Bugt. Køge Havn. Fyr tændes paa Bølgebryderen.  
Den 1. November d. A. vil det midlertidige hvide, faste Fyr paa Bølgebryderens SE.-lige Ende paa 55° 27' (14") N. 12° 12' (12") E. blive erstattet med et Fyr, der skal vise grønt og rødt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 2,7<sup>s</sup>, grønt Lys mod Søen og rødt Lys mod Havnen. Flammens Højde: 4 m. Synsvidde: 4,8 Sm for rødt og 3,5 Sm for grønt Lys. Et rundt, 2,3 m højt, graat Fyrhus.  
(E. f. S. Nr. 46/2616 1933. Kort Nr. 210 og 278. Danske Lods, Side 285. Havnelods, Side 95, Tillæg Nr. 3, Side 32. Fyr-Fort. Nr. 306 A<sup>1</sup>.)

2183. Danmark. Smaalandsfarvandet. Knudshoved—Orehoved. Bredegrund. Sømærke atter i Orden.  
Den hvide Stumptønde med 1 nedadvendt Kost, *Bredegrund S.*, paa 55° 00' (39") N. 11° 47' (10") E. er atter i Orden.  
(E. f. S. Nr. 37/2174 1934.)

(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2184. (T). Danmark. Isefjord. Jægerspris. Skydning. Advarsel.  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 32/1876 1934 meddeles, at der den 21., 22., 24. og 25. September d. A. fra Kl. 1030 til Kl. 1430 afholdes Skarpskydning med Kanoner i Skydeterrainet ved *Jægerspris*.

Paa Skydedagene hejses om Morgenen tidligt Signalflag paa *Troldehøj*, c. 500 m SE. for *Troldegaard*, paa *Krøblingebakke*, c. 1000 m WNW. for *Christiansminde*, samt paa *Carolinehøj*, c. 600 m NW. for *Draaby Kirke*. Naar Skydningen er til Ende, nedhales Flagene.

Under Skydningen advares man imod at komme W.-Kysten af *Horns Herred* ud for Øvelsespladsen og N. for denne indtil *Alholm* nærmere end c. 2 Sm.

Endvidere vil der paa enkelte af de nævnte Dage blive foretaget Skydning i N.-lig Retning fra Kysten W. for *Overbjærg*, hvilket tilkendes ved Signalflag fra *Maglehøj*. Paa disse Dage advares man imod at færdes i den S.-ligste Del af *Jægerspris Bugt*.

*Alholm*: c. 55° 55' N. 11° 54' E.

(Danske Lods, Side 194.)

**2185. (P). Danmark. Kattegat. Horsens Fjord. Horsens Havn. Nyt Havnefyrtændes.**

Den 1. Oktober d. A. tændes paa Hovedet af Dækværket paa S.-Siden af Indsejlingen til *Horsens Havn* paa 55° 51' (21") N. 9° 52' (38") E. et nyt Fyr, *Horsens søndre Molefyrt*, der skal vise rødt og grønt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 2,7<sup>s</sup>, rødt Lys mod Fjorden og grønt Lys mod Havnen. Flammens Højde: 3,5 m. Synsvidde: 3—4 Sm. Et 2,3 m højt, hvidt Fyrhus.

(E. f. S. Nr. 32/1879 1934. Kort Nr. 310, 304 og 227. Danske Lods. Side 178. Havnelods, Side 84. Fyr-Fort. Nr. 170 B.)

**2186. Danmark. Kattegat. Indsejlingen til Mariager Fjord. Oplysning om Dybde.**

Besejlingsdybden i *Mariager Fjord* er nu 5,5 m. c. 56° 42½' N. 10° 20' E.

(E. f. S. Nr. 2/81 1934. Kort Nr. 272, 259, 247 og 211. Danske Lods, Side 146. Havnelods, Side 38, 81 og 125.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

**2187. Rusland. Hvide Hav. Morjovets Island. Taagesignal nedlagt.**

(N. t. M. Nr. 1522. London 1934.)

Taagesignalet med Kanon ved *Morjovets Island* Fyr paa c. 66° 44' N. 42° 32' E. er nedlagt.

**2188. Rusland. Hvide Hav. Archangel Bugt. Vrag.**

(N. t. M. Nr. 1510. London 1934.)

Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa 65° 08' 18" N. 40° 00' 00" E.

**2189. Norge. Hjelmsøy NE.-Side. Sortviknæringen. Fyr tændt.**

(B. f. F. Nr. 23. Oslo 1934.)

Paa 71° 06' 09" N. 24° 51' 30" E. er tændt et nyt Fyr, *Sortviknæringen* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 4<sup>s</sup>. Flammens Højde: 21,5 m. Synsvidde: 11,3 Sm for hvidt, 8,0 Sm for rødt og 6,5 Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Underbygning. Fyret lyser, som følger:

- |                                    |                                   |
|------------------------------------|-----------------------------------|
| 1. Hvidt i Pej. fra 132° til 176°. | 7. Rødt i Pej. fra 268° til 280°. |
| 2. Grønt i — - 176° - 228°.        | 8. Hvidt i — - 280° - 310°.       |
| 3. Hvidt i — - 228° - 243°.        | 9. Grønt i — - 310° - 350°.       |
| 4. Rødt i — - 243° - 250°.         | 10. Hvidt i — - 350° - 3°.        |
| 5. Grønt i — - 250° - 261°.        | 11. Rødt i — - 3° - 22°.          |
| 6. Hvidt i — - 261° - 268°.        |                                   |

Brændetid: 18. August—18. April.

**2190. Norge. Nordbuen SE.-Side. Nordbuan Fyr tændt.**

(B. f. F. Nr. 23. Oslo 1934.)

Paa 64° 02' 39" N. 9° 12' 09" E. er tændt et nyt Fyr, *Nordbuan* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser. Flammens Højde: 8,6 m. Synsvidde: 7,5 Sm for hvidt, 4,8 Sm for rødt og 3,7 Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus. Fyret lyser, som følger:

- |                                   |                                 |
|-----------------------------------|---------------------------------|
| 1. Rødt i Pej. fra 207° til 220°. | 5. Rødt i Pej. fra 290° til 8°. |
| 2. Hvidt i — - 220° - 222°.       | 6. Grønt i — - 8° - 47°.        |
| 3. Grønt i — - 222° - 280°.       | 7. Rødt i — - 47° - 56°.        |
| 4. Hvidt i — - 280° - 290°.       |                                 |
- Brændetid: 27. Juli—10. Maj.

**2191. Norge. Sulen. Brandholmskjærene E. Leiholmtaren Fyr tændt.**

(B. f. F. Nr. 23. Oslo 1934.)

Paa 63° 51' 36" N. 8° 30' 50" E. er tændt et nyt Fyr, *Leiholmtaren* Fyr, der viser rødt og grønt Lys med En-Formørkelser. Flammens Højde: 3 m. Synsvidde: 4,8 Sm for rødt og 3,7 Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Stativ. Fyret lyser, som følger:

- |                                    |                                    |
|------------------------------------|------------------------------------|
| 1. Grønt i Pej. fra 326° til 342°. | 3. Grønt i Pej. fra 108° til 134°. |
| 2. Rødt i — - 342° - 118°.         |                                    |

Brændetid: 27. Juli—10. Maj.

**2192. Norge. Bogø. Mellem Brandholmene og Korskvælø. Moløflu Fyr tændt.**

(B. f. F. Nr. 23. Oslo 1934.)

Paa 63° 52' 05" N. 8° 31' 58" E. er tændt et nyt Fyr, *Moløflu* Fyr, der viser hvidt Et-Blink c. hver 3<sup>s</sup>, Blink c. 0,3<sup>s</sup>, Mørke c. 2,7<sup>s</sup>. Flammens Højde: 7 m. Synsvidde: 5,5 Sm. Fyrlanterne paa Toppen af et lille Jernhus paa Stativ. Fyret lyser hele Horisonten rundt. — Brændetid: 27. Juli—10. Maj.

**2193. Norge. Frøya. Skarvø Fyr tændt.**

(B. f. F. Nr. 23. Oslo 1934.)

Paa *Skarvø* E.-Side er paa 63° 45' 53" N. 8° 36' 03" E. tændt et nyt Fyr, *Skarvø* Fyr, der viser hvidt Et-Blink c. hver 3<sup>s</sup>, Blink c. 0,3<sup>s</sup>, Mørke c. 2,7<sup>s</sup>. Flammens Højde: 5,5 m. Synsvidde: 5,5 Sm. Fyrlanterne paa Toppen af et lille Træhus. Fyret er synligt i Pejlinger fra 166° til 346°. — Brændetid: 27. Juli—10. Maj.

**2194. Norge. Kråkvågfjorden. Flesa Fyr tændt.**

(B. f. F. Nr. 23. Oslo 1934.)

Paa 63° 38' 38" N. 9° 14' 01" E. er tændt et nyt Fyr, *Flesa* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink c. hver 5<sup>s</sup>, Blink c. 1<sup>s</sup>, Mørke c. 4<sup>s</sup>. Flammens Højde: 14,3 m. Synsvidde: 11,3 Sm for hvidt, 8,0 Sm for rødt og 6,5 Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Varden. Fyret lyser, som følger:

- |                                  |                                   |
|----------------------------------|-----------------------------------|
| 1. Rødt i Pej. fra 55° til 147°. | 6. Rødt i Pej. fra 297° til 307°. |
| 2. Hvidt i — - 147° - 198°.      | 7. Hvidt i — - 307° - 346°.       |
| 3. Rødt i — - 198° - 210°.       | 8. Rødt i — - 346° - 356°.        |
| 4. Grønt i — - 210° - 291°.      | 9. Hvidt i — - 356° - 55°.        |
| 5. Hvidt i — - 291° - 297°.      |                                   |

Brændetid: 27. Juli—10. Maj.

**2195. Norge. Harhamsfjorden. Hellevik Fyr. Lysvinkler forandret.**

(B. f. F. Nr. 23. Oslo 1934.)

*Hellevik* Fyr paa c. 62° 38',<sub>2</sub> N. 6° 10',<sub>6</sub> E., paa *Storhaugen*, er omskærmet og lyser nu, som følger:

- |                                    |                                   |
|------------------------------------|-----------------------------------|
| 1. Hvidt i Pej. fra 113° til 117°. | 3. Rødt i Pej. fra 165° til 212°. |
| 2. Hvidt i — - 160° - 165°.        | 4. Hvidt i — - 212° - 252°.       |

Iøvrigt uforandret.

**2196. Norge. Vestre Tekneskjærflu (Viktoriagrunnen). Lystøndes Plads.**

(B. f. F. Nr. 23. Oslo 1934.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 34/1964 1934 meddeles, at den nøjagtige Plads for *Vestre Tekneskjærflu* Lystønde er 61° 38' 11" N. 4° 59' 22" E.

(E. f. S. Nr. 34/1964 1934.)

**2197. Norge. Gunnarskjærshullet. Raudholmene Fyr tændt.**

(B. f. F. Nr. 23. Oslo 1934.)

Paa 59° 33' 27" N. 5° 08' 44" E. er tændt et nyt Fyr, *Raudholmene* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink c. hver 10<sup>s</sup>, Blink c. 1<sup>s</sup>, Mørke c. 2<sup>s</sup>, Blink c. 1<sup>s</sup>, Mørke c. 6<sup>s</sup>. Flammens Højde: 18 m. Synsvidde: 11,3 Sm for hvidt, 8,0 Sm for rødt og 6,5 Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Stativ. Fyret lyser, som følger:

- |                                 |                                   |
|---------------------------------|-----------------------------------|
| 1. Rødt i Pej. fra 41° til 81°. | 6. Rødt i Pej. fra 210° til 242°. |
| 2. Hvidt i — - 81° - 127°.      | 7. Hvidt i — - 242° - 288°.       |
| 3. Rødt i — - 127° - 143°.      | 8. Rødt i — - 288° - 330°.        |
| 4. Grønt i — - 143° - 200°.     | 9. Grønt i — - 330° - 41°.        |
| 5. Hvidt i — - 200° - 210°.     |                                   |
- Brændetid: 8. Juli—29. Maj.  
(E. f. S. Nr. 35/2035 1934.)

**2198. Norge. Skåre—Trebåen. Lys- og Klokketøndes Plads.**

(B. f. S. Nr. 23. Oslo 1934.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 34/1965 1934 meddeles, at den nøjagtige Plads for *Skåre-Trebåen* Lys- og Klokketønde er 59° 25' 53" N. 5° 13' 54" E.  
(E. f. S. Nr. 34/1965 1934.)

**2199. Holland. Zeegat van Terschelling. Westergronden. Vrag afmærket med Taarnbaake.**

(N. f. S. Nr. 37/3515. Berlin 1934.)

En Taarnbaake er opført paa Vraget af *Lutine* paa 53° 21' 33" N. 5° 03' 43" E.  
(Kort Nr. 264.)

**2200. Holland. Terschellingbank Fyrskib genudlægges.**

(B. a. Z. Nr. 209/2362. 's-Gravenhage 1934.)

I Tilfælde af godt Vejr vil Hovedfyrskibet *Terschellingbank* paa c. 53° 27' N. 4° 47',<sub>5</sub> E. blive genudlagt paa Station den 19. September d. A.  
(E. f. S. Nr. 34/1966 1934.)

**2201. (P). Holland. Zeegat van Zieriksee. Noordsteenbank. Zuid Banjaard. Afmærkning forandres.**

(B. a. Z. Nr. 208/2349. 's-Gravenhage 1934.)

I Løbet af den nærmeste Tid foretages nedennævnte Forandringer i Afmærkningen:  
1. Den hvide Spidstønde med Ballon *Noord Steenbank* paa c. 51° 41',<sub>5</sub> N. 3° 25',<sub>8</sub> E. ombyttes med en sort Lystønde, der skal vise rødt Lys med En-Formærkelser hver 10<sup>s</sup>, Lys 7<sup>s</sup>, Mørke 3<sup>s</sup>.

2. Sort Lys- og Fløjtetønde *Zuid Banjaard* ombyttes med en rød og sort, vandret stribet Lys- og Fløjtetønde med samme Fyrkarakter.

(E. f. S. Nr. 36/2092 1934. Kort Nr. 264.)

**2202. England. Dover Havn. Taagesignaler forandret.**

(N. t. M. Nr. 1507. London 1934.)

1. Taagesignalet med Klokke samt Knaldtaagesignalet ved Fyret paa E.-Enden af *Admiralty Pier* paa 51° 06' (40") N. 1° 19' (45") E. er nedlagt og erstattet med et Taagesignal med Diafon, der giver Et-Stød hver 10<sup>s</sup>.

2. Taagesignalet med Sirene ved Fyret paa W.-Enden af den fritliggende Bølgebryder, c. 0,<sub>13</sub> Sm 40° fra (1) er nedlagt og erstattet med et Taagesignal med Klokke.  
(E. f. S. Nr. 24/1377 1934. Kort Nr. 264.)

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

**2203. Frankrig. Mont Saint Michel Bugt. Vrag.**

(N. t. M. Nr. 1528. London 1934.)

Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c. 48° 44' N. 1° 41' W., 6,<sub>9</sub> Sm 202° fra *Pointe du Roc* Baake.

**2204. Spanien S.-Kyst. Tarifa. Radiopejlstation atter i Orden.**

(A. a. l. N. Nr. 36/1163. San Fernando 1934.)

*Tarifa* Radiopejlstation paa c. 36° 00' N. 5° 37' W. er atter i Virksomhed.  
(E. f. S. Nr. 37/2154 1934.)

2205. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Buzzards Bugt. Hen and Chickens Fyrskib. Taagesignal forandret.  
(N. t. M. Nr. 34/2171. Washington 1934.)  
Taagesignalet om Bord i Fyrskibet *Hen and Chickens* paa c.  $41^{\circ} 27' N.$   $71^{\circ} 01' W.$  er nu Et-Stød hver  $15^s$ , Stød  $3^s$ , Pause  $12^s$ .
2206. Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. Hudson Floden. Stony Point Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 34/2172. Washington 1934.)  
*Stony Point* Fyr paa c.  $41^{\circ} 14' N.$   $73^{\circ} 58' W.$  er forandret til at vise grønt Et-Blink hver  $2^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $1,5^s$ .
2207. (T). Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Indløbet til Delaware Bugt. Cape May Fyr forandres midlertidigt.  
(N. t. M. Nr. 34/2179. Washington 1934.)  
Omkring den 27. September 1934 vil *Cape May* Fyr paa c.  $38^{\circ} 56' N.$   $74^{\circ} 58' W.$  midlertidig blive forandret til at vise gult Et-Blink hver  $30^s$ , Blink  $6^s$ , Mørke  $24^s$ .
2208. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Maryland. Tangier Scund Fyr. Fyrkarakter og Taagesignal forandres.  
(N. t. M. Nr. 34/2184. Washington 1934.)  
Omkring den 20. September d. A. vil *Tangier Sound* Fyr paa  $37^{\circ} 47' (15'') N.$   $75^{\circ} 58' (30'') W.$  blive forandret til at vise hvidt og rødt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver  $10^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $1^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $1^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $6,5^s$ . Samtidig forandres Taagesignalet til Et-Stød hver  $20^s$ , Stød  $3^s$ , Pause  $17^s$ .
2209. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Maryland. Potomac Floden. Piney Point Fyr forandret.  
(N. t. M. Nr. 34/2186. Washington 1934.)  
*Piney Point* Fyr paa c.  $38^{\circ} 08' N.$   $76^{\circ} 32' W.$  er forandret til at vise gult, fast Lys.

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2210. Jugoslavien. Fiume Bugt. Susak Fyr forandret.  
(O. z. P. Nr. 223. Split 1934.)  
*Susak* Fyr paa c.  $45^{\circ} 19' N.$   $14^{\circ} 26' E.$ , paa Enden af Bølgebryderen, er forandret og viser nu rødt Et-Blink hver  $3^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $2^s$ . Synsvidde: 10 Sm. Iøvrigt uforandret.
2211. Jugoslavien. Planina Kanal. Selce Fyr nedlagt.  
(O. z. P. Nr. 222. Split 1934.)  
Det hvide, faste Fyr paa c.  $45^{\circ} 09' N.$   $14^{\circ} 43' E.$ , paa *Slano* Pynt, er permanent nedlagt.
2212. Rusland. Sorte Hav. Batum Bugt. Afmærkning forandret.  
(N. t. M. Nr. 1496. London 1934.)  
1. Lystønden  $0,456$  Sm  $34^{\circ}$  fra *Batum* Fyr er inddraget.  
2. En hvid- og sortmalet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver  $3^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $2,5^s$ , er udlagt  $0,76$  Sm  $26^{\circ}$  fra *Batum* Fyr.  
*Batum* Fyr: c.  $41^{\circ} 39' N.$   $41^{\circ} 38' E.$

## IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

2213. Persiske Bugt. Shatt al Arab. Harthah Point. Lystønde udlagt.  
(N. t. M. Nr. 1541. London 1934.)  
En sort Lystønde, der viser rødt Et-Blink, er udlagt paa c.  $30^{\circ} 22' N.$   $48^{\circ} 11' E.$ ,  $0,365$  Sm  $90^{\circ}$  fra Opmaalingsmærke Nr. 7.

## X. Asiens E.-Kyst med Japan.

2214. Sunda Øerne. Borneo E.-Kyst. Sangkulirang Bugt. Fyrskib udlagt.  
(N. t. M. Nr. 1514. London 1934.)  
Et sortmalet, eenmastet Fyrskib mærket „*Sangkulirang*“, og som viser hvidt Et-Blink hver 14<sup>s</sup>., er udlagt paa c. 0° 45' N. 118° 06' E., 2,65 Sm 130° fra *Sangkulirang* Fyr. Flammens Højde: 18 m. Synsvidde: 12 Sm. Om Bord i Fyrskibet findes Lodser.
2215. Siam Bugt. Trengganu. House Rock. Grund.  
(N. t. M. Nr. 1531. London 1934.)  
En Korallgrund med 11,0 m Vand er fundet paa c. 5° 44' N. 102° 49' E., 3,6 Sm 346° fra *House Rock*.
2216. Kinesiske Hav. Tong King Bugt. Haiphong Anduvning. Afmærkning forandret.  
(N. t. M. Nr. 1542. London 1934.)  
Den røde Klokketønde paa c. 20° 42' N. 106° 56' E. er ombyttet med en rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 8<sup>s</sup>., Blink 2<sup>s</sup>., Mørke 6<sup>s</sup>..
2217. Kina S.-Kyst. Gaalong Bugt. Skær.  
(N. t. M. Nr. 1513. London 1934.)  
Et Skær, der er lige i Vandskorpen, er fundet paa c. 18° 12' N. 109° 40' E., 1,92 Sm 272° fra S.-Spidsen af *St. Peter* eller *Middle Island*.
2218. Sibirien. Eastern Bosphorus Stræde. Afmærkning forandret.  
(N. t. M. Nr. 1543. London 1934.)  
1. Spirtønden paa c. 43° 04' N. 131° 50' E., tæt N. for *Bezimyanni Point*, er ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt Et-Blink.  
2. Spirtønden paa c. 43° 03' N. 131° 54' E., c. 0,2 Sm SE. for Kap *Novosilskogo*, er ombyttet med en Lystønde, der viser hvidt Et-Blink.
2219. Sibirien. Peter Den Stores Bugt. Tokarevski Spit. Oplysning om Taagesignal.  
(N. t. M. Nr. 1452. London 1934.)  
Taagesignalet med Klokke fra *Tokarevski Spit* paa c. 43° 04' N. 131° 50' E. er Fem-Slag hver 3<sup>m</sup>.
2220. Sibirien. Peter Den Stores Bugt. Kap Goldobina. Oplysning om Taagesignal.  
(N. t. M. Nr. 1452. London 1934.)  
Taagesignalet med Klokke fra Kap *Goldobina* paa c. 43° 05' N. 131° 53' E. er To-Slag hver 3<sup>m</sup>.
2221. Sibirien. Peter Den Stores Bugt. Kap Basargina. Taagesignal oprettet.  
(N. t. M. Nr. 1452. London 1934.)  
Ved Kap *Basargina* er paa c. 43° 03' N. 131° 58' E. oprettet et Taagesignal med Klokke. Signalet er Tre-Slag hver 3<sup>m</sup>.
2222. Japan. Kyushu E.-Kyst. Minitu Ankerplads. Fyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 1532. London 1934.)  
Paa *Nanatsu Baije* er paa c. 32° 19' N. 131° 37' E., 0,67 Sm 260° fra *Taka Shima* Triangulationsmærke, tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>.. Flammens Højde: 22 m. Synsvidde: 14 Sm. En hvid, ottokantet Fyrbygning. Fyret er ubevogtet.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

2223. Danmark. Sundet. Vandstandssignaler i Drogden. Rettelse til „Den Danske Lods“, 10. Udgave 1925.  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 37/2138 1934 meddeles, at der i „Den Danske Lods“ Side 279 skal foretages følgende Rettelse:  
Linie 30—32 udgaar og erstattes med:  
„Ved *Dragør Lodshus*. Om Dagen. Fra en Mast med Raa vises tilsvarende Signaler som ved *Nordre-Røse* Fyrtaarn, dog angives Middelvandstand ved en Ballon paa Toppen af Masten.“  
(E. f. S. Nr. 37/2138 1934. Danske Lods, Side 279.)  
(Se Tillæg.)

## Tillæg.

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

**2224. Danmark. Sundet. København. Kapsejladsmærker inddraget.**

De tre sorte Stager med Blikflag mærket „K. S. U.“, som midlertidig har været udlagt henholdsvis E. for *Hvidøre*, SE. for *Lystønden Ryggen* og NNE. for *Middelfrunds Fort*, er inddraget.

*Hvidøremærket*: c. 55° 46',<sub>5</sub> N. 12° 36',<sub>7</sub> E.  
(E. f. S. Nr. 24/1362 1934.)

**2225. Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborgsund. Nykøbing, Falster Oplysning om Fyrbelysning.**

De to røde, faste Ledefyr ved *Nykøbing* Havn er begge installeret paa den gamle Havns S.-Mole.

Forfyret er anbragt paa et grønt Jernstativ paa 54° 46' (00") N. 11° 52' (05") E., 8 m fra Bolværket.

Bagfyret er anbragt paa en umalet Fyrpæl 32 m 145° fra Forfyret.

Fyrene er tændt.

(E. f. S. Nr. 35/1943 1931 og 16/833 1934. Kort Nr. 232, 244 og 299. Danske Lods, Side 524. Havnelods, Side 139. Fyr-Fort. Nr. 633.)

## XI. Bekendtgørelser m. m.

**2226. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Bekendtgørelse angaaende midlertidige Bestemmelser for Sejlads gennem den under Bygning værende Bro over Storstrømmen.**

Ministeriet for Søfart og Fiskeri har under den 14. September d. A. fastsat følgende midlertidige Bestemmelser vedrørende Sejladsen gennem den under Bygning værende Bro over *Storstrømmen*.

## § 1.

a. Da der i Brolinien og dennes Nærhed findes talrige Undervandspiller, Pælebukke og Fortøjninger — ogsaa saadanne der er tæt under Vandoverfladen — skal al Passage af Hensyn til Skibenes Sikkerhed foregaa gennem den til enhver Tid etablerede og afmærkede Gennemsejlingsaabning.

b. Gennemsejlingsaabning er for Tidea etableret mellem Pille 24 og 26 tæt Syd for Grænsen mellem den hvide og grønne Vinkel i *Bogø* Vinkelfyr, saaledes som nærmere angivet i „Efterretninger for Søfarende“ 1934 Nr. 14/711 og Nr. 18/997.

c. Naar Gennemsejlingsaabningen flyttes, vil Ministeriet for Søfart og Fiskeri foranledige offentliggjort Meddelelse herom i „Efterretninger for Søfarende“. Saadan Meddelelse skal betragtes som Ændring af foranstaaende Pkt. b og have Gyldighed fra det i Meddelelsen angivne Tidspunkt.

## § 2.

Overtrædelse af denne Bekendtgørelse medfører Bødestraf.

**2227. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborgsund. Guldborg. Midlertidige Trafikbestemmelser for Gennemsejling af den nye Bro.**

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 27/1583 1934 meddeles det, at Klappartiet i den under Bygning værende Bro ved *Guldborg* kan være lukket i Tiden fra Kl. 0700 til Kl. 1700. Hvis Broen ikke kan aabnes for Passage, hejses samtidigt en Kugle paa en interimistisk Mast ved Klappartiet. I Tiden mellem Kl. 1700 og Kl. 0700 er Klapperne konstant aabne.

c. 54° 52' N. 11° 45' E.

(Danske Lods, Side 523. Havnelods, Side 68.)



# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

AKTIESELSKABET  
**NAKSKOV  
SKIBSVÆRFT**

★  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

★  
FLYDEDOK  
FOR SKIBE INDTIL 11.000 TONS D.W.

AKTIESELSKABET  
**BURMEISTER & WAIN'S**  
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

4 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.  
3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10-3000 H.K. PR. CYLINDER

*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

**O**wners' &  
**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by  
Nautical Publishing Co.  
33, Amaliegade, Copenhagen.

AGENTURFIRMAET

## **KAY DYHR**

ØRESUNDSVEJ 140. KØBENHAVN S. TLF. 8320  
8892  
8901

GENERALREPR. FOR:

**ASPINALL'S PATENT  
GOVERNOR Co.**  
LIVERPOOL

**DAVIE & HORNE Ltd.**  
JOHNSTONE

**A/S DEN NORSKE  
METALPAKNINGSFABR.**  
BERGEN

m. fl.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

AABENRAA

**P. F. CLEEMANN**ETABLERET 1879  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AABENRAA**

Statstelefon 182 - 482 Telgr.-Adr. Cleemann

FAABORG

**P. A. NIELSEN**EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION - ASSURANCE  
**FAABORG**

Telegramadresse. NIELSEN Telefon Nr. 9 &amp; 509

AALBORG

**CHR. JENSEN**EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AALBORG**Telefon: 2256  
Statstelefon 40Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«

HOBRO

**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**HOBRO**

TELEFON 413

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

HOLBÆK

**RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.**

(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)

**AALBORG**

LLOYD'S AGENT

Telefon: 4120  
Statstelefon: 16Telegram-Adr.:  
»Maritime«**JØRGEN L. FISKE**

(H. MUNCH'S EFTFL.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

(SHIPBROKERS SCHIFFSMAKLER SKEPPSMAKLARE)

Telefon Nr. 166 HAVNEVEJ 40  
**HOLBÆK** Telegr.-Adr.: »Fisker«ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN  
Lloyds Agent  
Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

KJØGE

**JOHS. UTZON**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**AALBORG**Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2Telegram-Adresse:  
»UTZON«**F. OHLSSON'S EFTF.**

ETABLERET 1878

INDEHAVER: A. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**KJØGE**

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

AARHUS

**BERGMANN, SMITH & CO.**

SKIBSMÆGLERE

**AARHUS**TELEFON 1901 - 4019  
STATSTELEFON 13TELEGR.-ADR.  
»BERGSMITHS«

KORSØR

**P. JØRGENSEN & CO.**

SKIBSMÆGLERFORRETNING

Grundlagt 1867

Indehaver: J. U. JEPSEN, statsautoriseret Skibsmægler

**KORSØR**Telegram-Adresse: JØRGENSEN  
The BOE CodeTelefon: 6 (3 Linier)  
Statstelefon: 11  
Efter Kontortid: 127

NØRRESUNDBY

**Rasmus Christensen**

Statsautoriseret Skibsmægler

**AARHUS**

Telef. 149. Statstelf. 99. Telgr.-Adr. „Raclst“

**N. C. BACH**

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

**NØRRESUNDBY**

Telefon 1047 - 2161

Telegram-Adr.: BACH

ODENSE

**Carl v. d. Hude,**

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1876

**Aarhus**

Telegr.-Adr.: Hude Telefon 81 - 82. Statstelefon 8

**CHR. CLEMMENSEN**INDEHAVERE: JAC. CLEMMENSEN. UFFE CLEMMENSEN  
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE**ODENSE**TELEFON: 14 & 33  
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

**BANDHOLM**

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«**FRIIS & FREDERIKSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLERE

**ODENSE**TELEFON: 30 (2 Ledninger)  
STATSTELEFON: 30

TELEGR.-ADR.: »FRIIS«

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 39

TORS DAG 27. SEPTEMBER 1934

41. AARGANG



Medlemmer pr. 1. Januar 1934

Del Forenede Dampskibs-Selskab A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleumsselskab A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegraf-selskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phønix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugser-selskaber.

## FRA UGE TIL UGE

Af Axel Gerfalk.

### HØVDINGEN

Ved Direktør A. O. Andersens altfor tidlige Død har Danmark mistet en af sine bedste Sønner og Skibsfarten sin ubestridte Høvding.

Fra sit femtende Aar til sin Dødsdag var A. O. Andersen knyttet til det Erhverv, hvis Førstemand han blev. Alle Dage var han Skibsfarten en god Mand, og den gav ham de Udviklingsmuligheder, som han forstod at benytte i saa rigt Maal til Glæde for ham selv og til Hæder for det Land, han elskede. Naar han sad ved sit brede Skrivebord og saa med straalende Øjne ud over det travle Liv i Havnen og paa Kvæsthusbroen, saa følte man, at her var for en Gangs Skyld en Mand, der var kommet paa sin rette Plads. Direktørstolen i Danmarks største Rederi havde sikkert altid været hans store Ambition, og han passede til den, udfyldte den helt. Det var en lykkelig Dag for ham og hans Selskab, da man valgte ham og gjorde ham ansvarlig for vort store, nationale Rederis Skæbne. Han skuffede ikke Tilliden. Hans Regime blev den store Renaissance-Periode i Det Forenede Dampskibs Selskabs Historie. Han udbyggede, han fornyede og han konsoliderede.

En stor Indsats gjorde Direktør A. O. Andersen ved Gennemførelsen af sit Fornylesprogram. I mange Aar forend hans Tid havde Det Forenede Dampskibs Selskab en god Forbindelse mellem Esbjerg og Harwich. Efter gradvis at have fornyet Materiellet, saaledes at Ruten nu kun betjenes af første Klasses Dieselskibe, gjorde han denne nationale Forbindelse mellem Danmark og England, Danmarks største Kunde, til en daglig Rute, til den helt naturlige Forbindelse mellem de to Lande. Vort Landbrug er ham megen Tak skyldig for denne Udvidelse af denne Rute, ikke mindst fordi, takket været Skibenes fremragende Køleanlæg, dansk, Smør, Flæsk og andre Landbrugsprodukter fremkommer i bedre Kondition paa det engelske Mærked end de konkurrerende Landes Produkter. Ogsaa Fiskerierhvervet, af samme Grunde, staar i Gæld til ham.

Hans Fornylse af Skibsmateriellet paa de indenlandske Ruter tjener A. O. Andersen til ikke mindre Ære. Intet overrasker den udenlandske Turist paa behageligere Maade end den fornemme og behagelige Forbindelse mellem Hovedstad og de store Provinsbyer — vi danske er jo efterhaanden saa forvante, at vi betragter denne Luksusforbindelse som en Selvfølgelighed. Ogsaa paa Ruten paa Færøerne og Island blev de gamle Skibe afløst af nye, moderne Skibe.

Direktør A. O. Andersen, gammel Trampreder som han var, udbyggede i stor Stil Det Forenede's Trampflaade. I hvor høj Grad han var Mester i sit Fag, viste han i, at han ogsaa forstod Begrænsningens Kunst; til Trods for, at han og Selskabets Bestyrelse havde vedtaget at bygge et nyt Skib til Amerika-Ruten, blev Kølen til dette aldrig lagt — han forudsaa, at Hovedbetingelsen for Ruten — Emigranterne — ikke var mere og højst sandsynlig aldrig kom tilbage. Direktør Andersen sparede herved sit Selskab for store Tab og store Ærgrelser.

Kimen til den Sygdom, der gradvis brød hans Helbred ned, hentede Direktør Andersen i 1918 i Amerika, hvor han paa Danmarks Vegne forhandlede med de amerikanske Myndigheder. Maaske var han aldrig af det robuste Helbred, som hans energiske Væren og gode Humør maatte lade en ane. Men desuagtet gjorde han en mægtig Indsats paa mange Felter, og fra mange Sider havde man Bud efter ham — som Direktør I. A. Kørbing, der i 13 Aar har samarbejdet med ham i Selskabets Ledelse, saa udmærket udtrykker: »Hans medførte Føreregenskaber, hans lysende Intelligens, Viljestykke og hurtige Opfattelsesevne gjorde ham til den naturlige Fører.« Det er smukt og sandfærdigt Billede, som Direktør Kørbing, der kendte ham som faa, giver af den afdøde.

Dansk Dampskibsrederiforenings Direktør, Hr. E. Maegaard, der i 2 Aar intimt har samarbejdet med A. O. Andersen, fremhæver ligeledes hans fremragende Lederevner. Navnlig under Krigen, hvor Andersen var en af de ledende i Fragtnævnet, og hvor Direktør Maegaard var Nævnets Sekretær og senere som Dansk Dampskibsrederiforenings Formand kom disse Egenskaber stærkt for Dagen. Maegaard fremhæver ligeledes hans sjældne Forhandlingsevner og hans store Indflydelse paa mangfoldige af Skibsfartens Forhold.

A. O. Andersen var et sjældent godt og trofast Menneske; han var ikke alene sine Venners Ven, men han hjalp mange, mange Mennesker igennem Livets

Vanskeligheder. Bag et myndigt Væsen gemte der sig et følsomt Sind. Velfortjent er de Hyldestord, hvormed Dansk Styrmandsforenings Forretningsfører, Hr. H. Christiansen »med dyb Beklagelse har modtaget Meddelelsen om Direktør A. O. Andersens Død«. Hr. Christiansen skildrer den afdøde som en human og forstaaende Arbejdsgiver, og han udtaler, at samtlige Søfarende vil beklage hans Død, »fordi Direktør Andersen i sin Egenskab af Formand for Dansk Dampskibsrederiforening ofte har lagt det afgørende Ord ind for Bevarelse af det gode Forhold mellem Reder og Besætning«. Direktør A. O. Andersen, sagde han, naaede langt her i Livet og blev en stor Mand i Samfundet, men han glemte ikke, at han selv en Gang havde været i trange Kaar og trængt til Forstaaelse.

Det bliver ikke nogen let Opgave at tage i Arv Stillingen som Leder af Det Forenede Dampskibs Selskab. Naar Direktør A. O. Andersen trods langvarig Sygdom ikke har truffet nogen Disposition med Hensyn til den fremtidige Ledelse, skyldes dette sikkert den Omstændighed, at han mente, at der inden for Selskabets egen Kreds fandtes tilstrækkelige Emner. Det har jo ogsaa vist sig, at under A. O. Andersens Sygdom har Selskabet været ledet med fremragende Dygtighed af Direktør I. A. Kørbing.

Selskabets Retningslinje er jo anvist. Der trænges ikke til »nye Koste« eller revolutionerende Metoder. Selskabet kan trykt bygge videre paa sine gode Traditioner.

## VERDENS GAMLE HANDELSSKIBE

### II. Den under Krigen byggede Tonnage

Det mest interessante Faktum, der afslører sig ved en Analyse af den oceangaaende Tonnage, der er blevet bygget mellem 1915 og 1920, er, at over tre Fjerdedele af den ejes af de tre førende maritime Lande De Forenede Stater, England og Japan. Stillingen for de tolv vigtigste maritime Nationer fremgaar af nedenstaaende Tabel, der er udarbejdet af »The Shipping World«. I Tabellen er det oceangaaende Skib et Skib paa 3000 Bruttotons og derover.

Vedkommende udgør den under Krigen byggede Tonnage næsten 30 Procent af deres samlede oceangaaende Flaader.

Ved mere end een Lejlighed har »The Shipping World« fremhævet, at det er denne krigsbyggede Tonnages fremtidige Skæbne, som er eet af de Hovedproblemer, Skibsfarten staar overfor. Al denne Tonnage vil i de næste fem Aar naa en Alder af 20 Aar. Da denne Tonnage for Størstedelens Vedkommende

Land.	Trampskibe.				Cargo-liners.		Liners.		Tankskibe.		Alle Typer.		Procentdel		
	A.	B.	C.	Ttl.	Tons gross.	No.	Tons gross.	No.	Tons gross.	No.	Tons gross.	No.	Tons gross.	Y.	Z.
De Forenede Stater...	383	90	101	574	3,022,023	91	561,621	11	106,051	181	1,203,581	857	4,893,276	40.6	61.4
England .....	176	45	43	264	1,343,050	191	1,410,850	7	124,904	56	348,637	518	3,227,441	26.8	22.5
Japan .....	88	35	48	171	828,343	55	362,707	—	—	2	14,735	228	1,205,785	10.0	41.8
Italien .....	57	5	4	66	352,765	12	88,904	1	11,405	6	31,267	85	484,341	4.0	21.0
Norge .....	14	10	28	52	225,364	3	13,858	1	13,156	33	187,504	89	439,882	3.6	15.7
Holland .....	11	5	25	41	181,021	31	215,084	—	—	2	7,591	74	403,696	3.4	20.6
Frankrig .....	29	13	15	57	279,539	10	90,599	1	15,363	2	10,929	70	396,430	3.3	16.9
Grækenland .....	42	23	13	78	374,457	—	—	—	—	—	—	78	374,457	3.1	31.6
Tyskland .....	13	6	5	24	141,244	10	69,198	2	39,524	3	25,191	39	275,157	2.3	10.5
Spanien .....	8	1	36	45	167,617	1	3,070	—	—	—	—	46	170,687	1.4	25.7
Sverige .....	8	3	8	19	87,660	2	11,469	—	—	—	—	21	99,129	0.8	14.5
Danmark .....	—	5	3	8	33,267	6	42,831	—	—	2	11,627	16	87,725	0.7	18.1
Tilsammen...	829	241	329	1,399	7,036,350	412	2,870,191	23	310,403	287	1,841,062	2,121	12,058,006	100.0	29.9

NB: Som Trampskibe regnes Skibe under 12 Knobs Fart; A: Skib over 5000 Tons; B: Skib mellem 4000 og 5000 Tons; C: Skibe mellem 3000 og 4000 Tons. Som Cargo-liners Skibe mellem 12 og 16 Knob, og som Liners Skibe over 16 Knob.

To Procentsatser er angivet. Y angiver vedkommende Lands Procent af den under Krigen byggede Verdenstonnage; Z den nationale Procent af under Krigen byggede Tonnage af oceangoing Skibe, altsaa Skibe over 3000 Tons.

Foruden de nævnte 2121 Skibe paa tilsammen 12,058,006 Tons, der ejes af de nævnte Lande, kan man regne med, at der findes lidt under 1,000,000 Tons Skibe bygget under Krigen, som tilhører andre Nationer end de nævnte. For de tolv nævnte Landes

blev bygget i Huj og Hast for at imødegaa en Nødsituation, kan man ikke vente, at denne Tonnage relativt set skal have saa lang en Levetid, som den, der blev bygget inden 1914. Sandsynligheden taler snarere for, at al denne krigsbyggede Tonnage vil være forsvunden inden 1940. De Omkostninger, der er forbunden med at holde denne Tonnage i effektiv Driftstilstand efter nævnte Dato, vil vise sig at være altfor store. Desuden maa det bemærkes, at den Tonnage, der blev bygget under Krigen, ikke konstruktionsmæssigt set viste noget Fremskridt i Forhold til den Tonnage, der blev bygget umiddelbart forinden. Dette sidste Problem havde man under Krigen nemlig ikke Tid til at beskæftige sig med.

### De Forenede Staters og Japans Stilling

Over 40 Procent af den under Krigen byggede Tonnage, ejes, som det fremgaar af Tabellen, af De Forenede Stater og udgør over 60 Procent af hele den amerikanske oceangaaende Flaade. Størstedelen af denne Tonnage er naturligvis oplagt og har været det i Aarevis. Det er ikke Umagen værd at sætte den i sejlbar Stand igen. Ikke desto mindre vilde det være til Gavn for Skibsfarten som Helhed, hvis den amerikanske Regering besluttede sig til at lade det ophugge omgaaende. I hvor høj Grad man end maa rose de Forenede Stater for de Bestræbelser, de gjorde for at bygge sig en Flaade i Krigens sidste Aar, har Eksistensen af denne amerikanske krigsbyggede Tonnage, der for Størstedelen bestod af Trampskibe, i Aarene efter Vaabenstilstanden haft en forstyrrende og skadelig Indvirkning paa Fragtmarkedet. I sin Egenkab af »en Flaade, der i hvert Fald nominelt eksisterede«, kunde den, hvad Øjeblik det skulde være, sættes i Drift. Men som en ren og skær Følge af, at der er gaaet saa lang Tid siden da, kan man nu sige, at denne Bussemand er borte.

Japan ejer 10 Procent af den samlede under Krigen byggede Tonnage, ejet af de tolv Lande, vi har taget under Behandling, og udgør næsten 42 Procent af Japans samlede oceangaaende Flaade. Japan er utilbøjelig til at sælge noget af denne Tonnage til Udlandet til Drift, men vil sikkert bibeholde denne Tonnage, indtil Landet kan faa Lejlighed til at faa den erstattet af mere moderne Tonnage paa Grundlag af en fremtidig »Ophugnings- og Nybygningsplan«. For Japans og de Forenede Staters Vedkommende kan man derfor med Rimelighed forvente, at intet af den Tonnage, de byggede under Krigen, kan faas paa Markedet for gamle Skibe.

### Britisk Tonnage, bygget under Krigen

Man vil have lagt Mærke til, at ingen andre af de nævnte Lande end de Forenede Stater, England og Japan ejer i Øjeblikket saa meget som 500,000 Tons krigsbygget Tonnage. Intet Land viser nogen Tilbøjelighed til at skaffe sig Skibe, der er over 20 Aar gamle, og enkelte Lande forbyder direkte, at saadanne Skibe overføres til det paagældende Lands Flag. Hvis disse Lande ønsker at erhverve sig gammel Tonnage, maa det netop være den Tonnage, der er bygget mellem 1915 og 1920, d. v. s. Skibe, der har en Alder af fra 14 til 19 Aar. Da Japan og de Forenede Stater, som nævnt ovenfor, er ude af Betragtning, er England den eneste Kilde, hvorfra man kan forsyne sig. England ejer næsten 27 Procent af den Tonnage, der blev bygget under Krigen, hvilket repræ-

senterer 22.5 Procent af Englands eksisterende oceangaaende Flaade.

De britiske Redere erhvervede sig Størstedelen af den krigsbyggede Tonnage, de ejer, umiddelbart efter Krigen, hvor de af patriotiske Grunde overtog den Tonnage, der var blevet bygget i Henhold til den britiske Regerings Krigsbygningsprogrammer. For denne Tonnage betalte de Priser, der i Dag forekommer os fantastiske. Vilkaarene paa Fragtmarkedet har siden Krigen været af en saadan Karakter, at intet af disse Skibe har kunnet tjene tilstrækkelig til egen Amortisation. Hvad kan man gøre ved dem paa det nuværende Stadium? Det forekommer os at være den klogeste Politik at benytte sig af den britiske Regerings Tilbud om en »Ophugnings- og Nybygningsplan« til at ombygge de af disse Skibe, der er gode nok til det, og lade Resten ophugge. Af mange Grunde synes det ikke at være i Samklang med den britiske Skibsindustri høiere Interesser at sælge dem til Udlandet til Drift. Et Forbud herimod vil have den Virkning, at den Tonnage, der ejedes af Udlandet, derigennem reduceres, ligesom Værdien af den Tonnage, der er blevet bygget efter Krigen, vilde stige.

### Trampskibenes Overvægt

Godt Halvdelen af den Tonnage, der blev bygget mellem 1915 og 1920 inkl., bestod af Trampskibe. Af de 7,000,000 Tons, der findes af saadanne Skibe, ejer de Forenede Stater næsten 43 Procent, England 19 Procent og Japan næsten 12 Procent. Over Halvdelen af de Trampskibe, der saaledes blev bygget — fire af hver syv — var paa 5000 Tons og derover. Ja, det var disse store Trampskibe fra Krigens Tid, der satte den Mode, der fulgtes i mange Lande i Efterkrigstiden og som resulterede i, at en Mangel paa Trampskibe af en »handy« Størrelse er ved at blive mere udpræget, efterhaanden som Tiden gaar. Hvad »cargo-liners« og »liners« angaar, blev der ikke bygget meget under Krigen; men man vil lægge Mærke til, at næsten Halvdelen af, hvad der byggedes af den første af disse to Kategorier, tilhører England.

Stillingen for den under Krigen byggede Tankskibstonnage er ikke uden Interesse. Al denne Tonnage, hvoraf de Forenede Stater i Øjeblikket ejer de to Tredjedele, er 14 Aar gammel eller derover. Dette betragtes almindeligvis som den normale Aldersgrænse for Tankskibstonnage. De tolv førende maritime Nationer ejer tilsammen næsten 2,500,000 Tons Tankskibe, bygget i eller inden 1920. Dette repræsenterer over en Tredjedel af deres samlede Tankskibsflaade. Det vilde derfor ikke være forbavsende, hvis der opstod en Genoplivelse af Tankskibsbygningen inden længe, i Særdeleshed i de Forenede Stater.

## ★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBÆRETNING ★

København, den 25. September 1934.

I den forløbne Uge har der ikke været nogen større Aktivitet i nogen af de oversøiske Markeder — men heller ingen urovækkende Tilbagegang i Fragtraterne. Det hele ligger mere eller mindre uforandret, og indtil der igen kommer Bevægelse i Kornforretningerne, er der ikke Udsigt til større Forskydning i den ene eller den anden Retning. For de hjemlige Markeders Vedkommende er Træ- og Kulmarkedet ret anstrengt, med særdeles utilfredsstillende Noteringer; ud- og hjemgaaende Middelhav inklusive Donau og Sortehavet giver heller ikke mange Chancer for den store disponible Tonnage, men noget bedre Betingelser kan der antagelig regnes med i den nærmeste Fremtid. For Øjeblikket er det i al Fald alt andet end opmuntrende.

### TRÆLASTMARKEDET

Der er desværre endnu ikke nogensomhelst Bed-

ring, men den Mening gør sig stadig gældende, at det maa blive bedre i de næste Par Maanedes; hvis ikke, maa mange Baade lægge op. Store Kvanta Trævarer skal udskibes fra Hvidehavet, Leningrad og Østersøen inden Sæsonens Slutning, og det er utænkeligt, at de nugældende Rater — selv med rigelige Tillæg for Aarstiden — kan gennemføres i større Udstrækning. Ved Siden af de daarlige Rater — ofte ogsaa daarlige Ekspeditioner — er der tabt mange Penge ved Ophobning af Tonnage i flere af de vigtigste Lossehavne — især i England; ganske vist er det blevet bedre nu, men de gængse Rater lævner ingen Margin for ubehagelige Overraskelser.

*Slutninger:* 800 Std. Wiborg/Hull 31/6 gross; 850 Std. Kemi/Boston 37/6 gross; 400 Std. Hernøsand/Antwerpen 37/-; 700 Fv. Wasklot & Yxpila/Antwerpen 29/6; 850 Fv. Uleåborg/Hull 29/6; 850 Fv. Mid-Finland/Cardiff 33/6. Archangel/Harburg 660 Std. 44/-, Leningrad/Caen 700 Std. 34/-.

Canada: Markedet er meget roligt med nogenlunde uforandrede Noteringer.

#### KUL, KOKS etc.

Fra Danzig/Gdynia er gjort en Mængde Befragtinger til Finland/Sverige/Holland/Frankrig/Irland — meget lidt til Danmark — til de samme lave Rater. Tyne/København 2,800 T. 3/9, Naskov 1,500 T. 4/3, Rødbyhavn 1,100 T. 4/6, Methil/Korsør 2,100 T. 4/-, Boness/Aarhus 2,200 T. 4/-.

#### MIDDELHAVET etc.

Der er endnu ikke nogen Afgørelse om Strejke eller ikke Strejke i Wales fra 1. Oktbr., og Markedet er derfor noget præget af Usikkerheden. Østkyst U.K./Vest Italien noteres i 6/9 a 07/-, Venedig 8/-, Palermo 7/6, Oran/Algier 7/9 8/-, Øerne 7/6 8/-; Wales/Øerne 7/9, Barcelona 7/6 3,400 T., Vest Italien 7/- 5/5,500 T. 7/6 7/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. 3/4,000 T., Venedig 8/3, Alexandria 7/3. Rotterdam/V. Italien 6/9 7/6 8/5,000 T., 8/6 4,000 T., Øerne 7/6. Af Returlaster er der ikke meget at vælge imellem, og intet er godt. Donau/A-Hamburg 7,000 T. 15/6, U.K. 16/-, Sortehavet/ Østen 14/6 15/-, Alexandria/Hull 8/9, Leith 11/-, Bristol Kanalen 12/6, Sfax/Cork 8/9; Frugt ca. 17/- 17/6, ca. 100,000 cbf. Jordnødder Saloum/Marseille 22/6.

#### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Forth/St. John 2,400 T. 7/-, Swansea/Boston 6/3 6/9, Wales/Quebec-Montreal 6/- 6/6 4/5,500 T., Riga/St. Lawrence 9/6 Rug, Danzig/Gdynia-St. Lawrence 9/3 Rug. Weser/Wilmington ca. \$3. Kainot. Montreal er roligt paa Basis af 1/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. a 1/9 U.K. Cuba/U.K. Cont. 13/9 a 14/- 4/4,500 T., Marseille 14/6 7,500 T.

Nord-Staterne/V. Italien 7,000 T. Skrabjern \$4.80 gross terms. De øvrige Markeder — inklusive Vestkysten — er mindre godt repræsenteret.

#### SYD-AMERIKA

Wales/B. Blanca 9/3, B. Aires 9/3, Rio 8/3; Hull/B. Aires 9/- og 9/3. Det hjemgaaende Marked svinger fra Dag til Dag — saa at sige. Raterne holdes oppe til Trods for en relativt liden Forretning, og der er sidst sluttet:

B. Blanca/Antwerpen 7,800 T. 14/3 Okt. B. Blanca/Antwerpen 9,000 T. 13/9 Nov.. B. Blanca/Montreal 5,200 T. Havre 23/- ppt. B. Blanca/A-Rotterdam 6,500 T. 14/6 Okt. San Lorenzo/U.K. A-Rotterdam 6,700 T. 16/9 Nov. San Lorenzo/Bergen/Stockholm/Danmark indikerer for 7,500 T. 18/- 18/6 Okt./Nov. San Lorenzo p. p. U.K. 5,600 T. 17/3 Dec./Jan. Chile/B-Hamburg 7,200 T. Okt./Nov. 20/-, 7,800 T. Nov. 20/-.

#### ØSTEN

Der er faa positive Ordre, men Tendensen er ret fast. Dalny/Kontinentet 26/- Okt., 25/- Nov., Saigon/Frankrig 26/9 27/-, Vest Afrika 26/6, Madras 26/-, Middelhavet 27/-, U.K. Kont.; V. Australien 25/6 25/9. Durban/Bombay 7/6, Singapore 6/6, Pt. Sudan 8/6. Durban/U.K. H-Hamburg 7/7,500 T. Majs Okt./Nov. 15/9 16/-. Durban/St. John 8,000 T. Majs 17/- 17/6 Okt. Cape Town/Quebec 7,300 T. Majs 20/6 ppt.

#### TIMECHARTER

Vest Indien: 2,500 T. 2/4 Mdr. \$1.50. Trip: 4/5,000 T. del. U.S.N.H. redel U.K. Kont. \$1.30/1.40. 6,500 T. ca. 5/- 7/8,000 T. ca. 4/6d. 8,000 T. del. Bristol Kanalen redel U.K. Kont., transatlantisk Rundrejse 3/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. og 3/-.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i August 1934

Den samlede Skibstrafik paa de 3 store europæiske Fastlandshavne har i August 1934 været 280,000 Tons større end i den forudgaaende Maaned og i de første 8 Maaneder af indeværende Aar 1,664,000 Tons større end i Fjor. Forskellen i Tusinde Registertons af ankomne Søskibes Nettotonnage er for hver af Havnene, for August 1934, sammenlignet med:

	August 1933	Jan./Aug. 1933
Nieuwe Waterweg .....	+ 364	+ 1,439
Rotterdam .....	+ 252	+ 1,776
Antwerpen .....	- 54	- 11
Hamburg .....	- 30	+ 216

Rotterdams Andel i den samlede Skibstrafik paa Nieuwe Waterweg var 81.3 pCt. mod 82.5 pCt. i Fjor. Forholdet mellem Skibstrafikken paa Antwerpen og paa Rotterdam var i August 1934 50.49 til 49.41 mod 45.30 til 54.70 i Fjor. I Procent af ankomne Søskibes Nettoindhold var hver Havns Andel i den samlede Skibstrafik:

	August		Jan./August	
	1934	1933	1934	1933
Nieuwe Waterweg .....	38.12	32.77	36.94	34.64
Rotterdam .....	30.55	27.08	31.28	27.78
Antwerpen .....	29.84	32.70	30.60	32.02
Hamburg .....	32.24	34.53	32.46	33.34

Af Tilførsler til Rotterdams Havn i de første 8 Maaneder af indeværende Aar, sammenlignet med samme Tidsrum i Fjor, nævnes:

	Jan./August 1934	Jan./August. 1933
Kul .....	675,000 Tons	595,000 Tons
Erts .....	3,049,000 Tons	1,762,000 Tons
Andet tungt Massegoods	452,000 Tons	362,000 Tons
Jordolie .....	584,000 Tons	485,000 Tons
Spiseolie samt Tran ..	59,800 Tons	42,900 Tons
Korn .....	2,023,000 Tons	2,128,000 Tons
Korn .....	774,000 Sække	787,500 Sække
Oliefrø .....	108,000 Tons	95,000 Tons
Metalvarer .....	2,155,000 Kolli	1,976,000 Kolli
Stabel- & Kolonialvarer	3,027,000 Kolli	2,606,000 Kolli
Frugt .....	2,955,000 Kolli	3,091,000 Kolli
Andet Stykgods .....	3,570,000 Kolli	3,580,000 Kolli
Bananladninger .....	68 Baade	74 Baade

### Fremmede Søfolk i udenlandske Havne

Det franske Indenrigsministerium henleder Opmærksomheden paa de Vanskeligheder, der kan opstaa ved ulovlig Landsættelse i forskellige Havne i Frankrig af fremmede Søfolk, navnlig Skibe af skandinavisk Nationalitet.

For at undgaa disse Vanskeligheder foreskriver nævnte Ministerium, at Kaptajnerne paa udenlandske Skibe ved Ankomsten til Havn skal underrettes om, at de ikke maa afmønstre Søfolk fra Skibet uden de paagældende Konsulers og de franske Myndigheders Tilladelse og kun i Tilfælde af Sygdom eller i de Tilfælde, hvor Skibet igen paamønstrer en ledig Sømand af samme Kategori og Nationalitet som den afmønstrede.

### Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i August 1934

I Følge foreliggende Meddelelser stiller Indklarings-tallene til Nieuwe Waterweg, resp. Rotterdam, samt Nabolandenes Havne, for de første 8 Maaneder af indeværende Aar, sammenlignet med samme Periode i Fjor, sig saaledes:

	NIEUWE WATERWEG		ROTTERDAM	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1934 ....	8,565	13,793,749	6,926	10,807,981
1933 ....	7,674	12,383,015	6,200	9,322,746
Forskell ..	+ 891	+1,410,734	+ 726	+ 1,485,235

	HAMBORG		ANTWERPEN	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1934 ....	10,817	12,228,219	6,749	11,508,058
1933 ....	11,578	12,011,227	6,498	11,535,764
Forskell ..	- 761	+ 216,992	+ 251	- 27,706

I de første 8 Maaneder af indeværende Aar var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg og til Rotterdam henholdsvis 2,285,691 Tons større og 700,077 Tons mindre end til Antwerpen.

### Flodskibsfart gennem 1000 Aar

Paa Søndag den 23. September finder der i Frankfurt am Main en historisk Folkefest Sted med et mægtigt Opbud af Baade paa Floden Main. I Baad-Korsoen kan man se Udviklingen af Flodskibsfarten gennem de sidste 1000 Aar, begyndende med germanske Træbaade og endende med de mest moderne engelske Floddampere.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

FORTSAT FRA SIDE 444

ODENSE

RANDERS

**C. HOPPE**  
EDSV. SKIBSMÆGLER  
**ODENSE**

TELEFON: 988 - 1663      TELEGR.ADR.: "HOPPE"

**CARL HASSAGER & C<sup>o</sup>**  
Indehaver V. H. NISTED  
Statsautoriseret Skibsmægler  
**RANDERS**

Telefoner 91 & 92      Telegr.Adr. "Hassager"  
Statstelefon 17

RANDERS

SØNDERBORG

**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**  
INDEHAVER J. CHR. J. BACH  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**RANDERS**

Statstelefon No. 9 - Telefon No. 70 & 1299  
Telegram-Adresse: Broker

**CHRISTIAN C. ALBRETSSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**SØNDERBORG**

TELEFONER: 269 - 469      TELEGR.-ADR.: »CODAN«

**Diesel-Tankskib søsat i Odense**

Onsdag den 19. September Kl. 14.00 søsattes fra Odense Staalskibsværft ved A. P. Møller Nybygning Nr. 53 til The Texas Company.

Skibets Dimensioner er følgende: Længde mellem Perpendikulærer 465' 0"; Bredde paa Spant 62' 0"; Dybde til Upperdæk 34' 3".

Baaden er et Dieselmotor-Tankskib, der kan laste ca. 12,750 Tons Dødvægt, og det bygges til Lloyd's Register of Shippings højeste Klasse for Tankskibe.

Skibet skal drives af en Burmeister & Wain Dieselmotor paa ca. 3150 EHK, og bliver udstyret med moderne Hjælpe-maskineri for hurtig Losning.

Ved Afløbningen blev Skibet døbt af Fru Direktør Mathiesen, Oslo, og fik Navnet »Europe«.

Afløbningen overværedes af følgende Gæster:

Mr. Chas Jackson, The Texas Company.

Direktør for The Texas Company, Oslo, Hr. H. C. Mathiesen og Frue.

Direktør for The Texas Company A/S, København, Hr. Viggo Hallager og Frue.

Direktør for The Texas Company, Stockholm, Hr. Sigurd Hallager.

Direktør Arne Moltzau, Stockholm.

Rederiets Tilsynsførende, Kaptajn G. Tellefsen.

1. Maskinmester A. Larsen.

Som Repræsentanter for Lloyd's var til Stede: Chief Surveyor C. Kruhøffer, Inspektør S. Sandersen.

Afløbningen foregik glat, og Skibet blev straks halet hen til Monteringskajen for at færdiggøres, og Afleveringen vil finde Sted i Løbet af November.

**PERSONALIA****DØDSFALD****Direktør Otto Hecksher.**

Fhv. Direktør for Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise, Kaptajn Otto Hecksher, er afgaaet ved Døden godt 79½ Aar gammel. Direktør Hecksher, der oprindeligt var Sø-officer, blev allerede i 1881 knyttet til Svitzer, først som Fører af forskellige af Entreprisens Skibe, senere som Selskabets tekniske og administrative Leder. Baade som Fører og som Selskabets Direktør viste Kaptajn Hecksher sig i Besiddelse af ubestridelig Dygtighed. Under hans Ledelse blev Entreprisen — der i Fjor havde bestaaet i 100 Aar — holdt fuldt paa Højde med Udviklingen, den udførte baade i hjemlige og i fremmede — ogsaa i oversøiske — Farvande flere store og vanskelige Arbejder, og blev efterhaanden en meget vidtspændende Virksomhed.

I 1929 traadte Kaptajn Hecksher tilbage fra Stillingen som Entreprisens administrerende Direktør og afløstes af Kaptajn Silfverberg. Direktør Hecksher havde tillige i en Aarrække beklædt Posten som Generalkonsul for Rumænien.

**POSITIONSLISTE PR. 25. SEPTEMBER 1934****A**

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
s.s. *Aalborg*, ank. London 21.9.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *Aarø*, Larsen, ank. Leningrad 17.9.  
m.t. *Aase Mærsk*, afg. Batoum 20.8.  
s.s. *Activ*, Lorentzen, afg. Danzig 23.9.  
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Kbhvn. 19.9.  
s.s. *Agnete Mærsk*, afg. Aalborg 8.9.  
s.s. *Alabama*, Karstensen, forv. ank. Kbhvn. 26.9.  
s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsbj Ruten.  
s.s. *Alfa*, Christensen, ank. Saxkøbing 22.9.  
s.s. *Alfa*, pass. Portland 17.9. p. R. t. Tonnay.  
s.s. *Algarve*, Lund, afg. Genua forv. 29.9. til Livorno.  
s.s. *Alsia*, Heindorn, afg. Singapore 24.9. til Bangkok.  
s.s. *Allsund*, Nielsen, afg. New Orleans 20.9. til Preston (Cuba).  
m.s. *Althæa*, Andersen, ank. Kønigsberg 22.9.  
s.s. *Amalienborg*, pass. Kbhvn. 25.9.  
m.s. *Amerika*, Knudsen, afg. Kbhvn. 25.9. til Hull.  
m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Buenos Aires 7.9.  
m.t. *Anna Mærsk*, ank. Manila 31.8.  
s.s. *Anna*, ank. Nice 17.9. til Barcelona.  
m.s. *Annam*, Kragelund, afg. Singapore 10.9. til Dakar.  
m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, ank. Buenos Aires 23.9.  
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Santos forv. 25.9. til Kbhvn.  
s.s. *Arnold Mærsk*, afg. Kalundborg 14.9.  
s.s. *Askø*, Kolster, ank. Valencia 21.9.

s.s. *Asnæs*, Ankersen, afg. Kolding 26.9.  
m.s. *Astoria*, Nørregaard, ank. Nakskov 18.9.  
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Kbhvn. 11.9.  
m.s. *Australien*, Rasmussen, afg. Adén 23.9. til Suez.

**B**

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
s.s. *Bellona*, Hansen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
s.s. *Benedikt*, Bergstedt, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro-Nykøbing F. Ruten.  
m.t. *Bente Mærsk*, afg. Aruba 31.8.  
s.s. *Betty Mærsk*, ank. Zaandam 12.9.  
s.s. *Betty*, pass. Portland 15.9.  
s.s. *Birgit*, Lisberg, ank. Rufisque 19.9.  
s.s. *Birte*, Pedersen, afg. Blyth 23.9. til Aarhus.  
s.s. *Bodil*, afg. Almeria 20.9. til Hamborg.  
s.s. *Bogø*, Nielsen, ank. Parnu 19.9.  
m.s. *Boringia*, Væring, afg. Port Said 24.9.  
m.s. *Bornholm*, Petersen, ank. San Nicolas 23.9.  
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Kbhvn. 22.9.  
s.s. *Botnia*, Ekholt, afg. Reykjavik 23.9. til Kbhvn.  
s.s. *Brasilien*, Aggerholm, afg. Tyne 21.9.  
m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Rosario Roads 21.9.  
s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Kbhvn. 24.9.  
s.s. *Britta*, ank. Hernøsand 18.9. til Malaga.  
s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Lissabon forv. 26.9. til København.  
s.s. *Brosund*, Hansen, ank. Caibarien 7.9.  
s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Swansea 28.9. til Esbjerg.

## C

m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, afg. Nakskov 30.8. til River Plate.  
 s.s. *Carmen*, ank. Puerto St. Maria 15.9.  
 m.t. *Caroline Mærsk*, afg. Tampico 14.9.  
 s.s. *Caroline*, Jørgensen, afg. Odense 24.9. til Kiel.  
 m.s. *Chastine Mærsk*, afg. Tampico 5.9.  
 m.s. *Chile*, Hansen, pass. Dover 25.9. p. R. t. Rotterdam.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. New York 18.9. til Leixoes.  
 s.s. *Christiansborg*, ank. Quebec 24.9.  
 s.s. *Cimbria*, Bencke, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Holm, ank. Danzig 21.9.  
 m.s. *Columbia*, Barfoed, afg. Sydney 22.8.  
 s.s. *Cornelia Mærsk*, ank. Boness 15.9.  
 s.s. *Cyril*, Farup, afg. Sousse 26.9. til Garston.

## D

s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. Kbhvn. 29.9. til London.  
 s.s. *Dagmar*, afg. Antwerpen 15.9. til Oran.  
 s.s. *Dana*, Bang, afg. Civita Vecchia 22.9. til Alexandria.  
 m.s. *Danmark*, Hjernum, ank. Suez 24.9.  
 m.t. *Danmark*, Bjark, afg. Oxelesund 23.9. til Malmö.  
 s.s. *Delaware*, Christensen, afg. Tyne forv. 24.9.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle 26.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Dorrit*, afg. Algier 19.9. til Tunis.  
 s.s. *Douro*, Raaschou, afg. Memel 29.9. til Kbhvn.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Akurerpi 26.9. til Reykjavik.  
 s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## E

s.s. *Ebba*, afg. Boness 18.9. til Tuborg.  
 s.s. *Ebro*, Ørbech, afg. Antwerpen forv. 2.10. til Casablanca.  
 s.s. *Edith*, pass. Portland 17.9.  
 s.s. *Effie Mærsk*, ank. Riga 9.9.  
 s.s. *Egholm*, Nielsen, afg. Tanger forv. 2.10. til Ceuta.  
 s.s. *Ellensborg*, ank. Danzig 21.9.  
 s.s. *Elie*, Larsen, ank. Danzig 24.9.  
 m.s. *Elin*, Jørgensen, afg. Gdynia 18.9. til Køpmansholm.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. Archangel 8.9.  
 s.s. *Elsborg*, ank. Danzig 25.9.  
 s.s. *Emanuel*, Christensen, afg. Archangel 24.9. til Kbhvn.  
 m.t. *Emma Mærsk*, afg. Port Arthur 30.8.  
 s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Newport 12.9.  
 s.s. *Enigheden*, Kristoffersen, ank. Leningrad 22.9.  
 s.s. *Energi*, Jørgensen, ank. Leningrad 24.9.  
 m.s. *England* (D.F.D.S.), Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *England* (D.F.K.), Steengade, ank. Amsterdam 20.9.  
 s.s. *Erindring*, Jørgensen, ank. Leningrad 24.9.  
 s.s. *Erna*, pass. Portland 1.9.  
 m.s. *Erria*, Mouritzen, ank. Aalborg 24.9.  
 m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Estand*, Jørgensen, afg. Danzig 11.9.  
 s.s. *Ester*, ank. Aarhus 19.9. til Wiborg.  
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, afg. Archangel 16.9. til Amsterdam, pass. Lødingen 21.9.  
 m.s. *Europa*, Dahl, afg. Los Angeles 17.9. til Panama Kanalen.

## F

s.s. *Falken*, Jønson, Kbhvn.-Nyborg-Rudkøbing-Svendborg Ruten.  
 m.s. *Falken*, Rasmussen, pass. Prawle Put. Ø. 21.9.  
 s.s. *Fanø*, Korff, ank. Boness 22.9.  
 m.s. *Fanø*, ank. Kirkwall 20.9.  
 m.s. *Fionia*, Christensen, ank. Nakskov 11.9.  
 s.s. *Flynderborg*, pass. Ushant 23.9.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. Kbhvn. forv. 25.9.  
 s.s. *Frederiksborg*, afg. Soroka 24.9.  
 s.s. *Fredensborg*, afg. Emden 24.9.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Brinch, afg. Port Talbot 12.9. til Quebec.

## G

s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Antwerpen forv. 28.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Gautatyr*, Abrahamsen, afg. Gdynia 18.9. til Dundalk.  
 s.s. *Georgia*, Jarltorp, afg. San Pedro 1.9. til Frederikshavn.  
 s.s. *Gerda Toft*, pass. Oran 24.9. p. R. t. Odessa.  
 s.s. *Gerda*, ank. Hernøsand 18.9. til Barcelona.  
 m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. San Pedro 31.8.  
 m.s. *Gloria*, Kromann, ank. Marstal 24.9.  
 s.s. *Gorm*, Bastholm, afg. New Orleans 22.9.  
 s.s. *Grete*, pass. St. Muguel 16.9.  
 s.s. *Grønland*, Meinertz, afg. Danzig 20.9.  
 s.s. *Gudrun Mærsk*, afg. West Hartlepool 4.9.  
 s.s. *Gunver*, pass. Oran 14.9. p. R. t. Liverpool.  
 s.s. *Gunvor*, ank. Dublin 14.9.

## H

s.s. *H. H. Petersen*, Jensen, pass. Lødingen 25.9. p. R. t. Aarhus.  
 s.s. *Hajnia*, Ravn, afg. Bremen 22.9.  
 s.s. *Halfdan*, Jørgensen, afg. Skive forv. 27.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Benghazi 19.9.  
 s.s. *Hans Mærsk*, pass. Hammershus 16.9. østg.  
 s.s. *Harald*, Clemmensen, afg. Danzig 18.9. til Preston.  
 s.s. *Harriet*, ank. Rundviken 18.9. til Piteå.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Helene*, pass. Helsingør 18.9. p. R. t. Thames.  
 s.s. *Helga*, pass. Havre Rd. 23.8. p. R. t. Fort de France.  
 s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Klaipeda 31.8.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Kbhvn. forv. 4.10. til Vestengland.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Kbhvn. forv. 25.9. til Manchester.  
 s.s. *Hroar*, Pape, afg. Hull 28.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Hulda Mærsk*, pass. Helsingør 19.9. sydg.

## I

m.s. *India*, Kruse, pass. Azorerne 19.9. p. R. t. Panama Kanal.  
 m.s. *Indien*, afg. San Francisco 8.9.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, pass. Helsingør 20.9. p. R. t. Bordeaux.  
 s.s. *Inge Mærsk*, afg. Fenit 13.9.  
 s.s. *Inger*, afg. Methil 17.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Leningrad 22.9. til Rotterdam, pass. Kbhvn. 26.9.  
 m.s. *Irland*, Petersen, ank. Baltimore 19.9.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Kbhvn. 30.9. til Thorshavn.  
 s.s. *Ivar*, Clausen, ank. Kbhvn. 22.9.

## J

s.s. *Jacob Mærsk*, ank. Fredericia 14.9.  
 s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Ghent 22.9.  
 m.t. *Jane Mærsk*, afg. Port Arthur 9.9.  
 m.s. *Java*, Skjoldam, pass. Ushant 22.9. p. R. t. San Juan P.R.  
 s.s. *Jenny*, afg. Almeria 19.9. til Hull.  
 s.s. *Jessie Mærsk*, ank. Boness 3.9.  
 s.s. *Johanne*, ank. Kotka 20.9. til Rouen.  
 s.s. *Johannes Mærsk*, ank. Casablanca 14.9.  
 s.s. *Jolantha*, Thornung, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Jonna*, afg. Table Bay 19.9. til Hull.  
 s.s. *Jutta*, afg. London 19.9.  
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, afg. Sunderland 24.9.

## K

s.s. *Kai*, Friis, ank. Antwerpen 20.9.  
 s.s. *Karla*, afg. Southampton 19.9. til Antwerpen.  
 s.s. *Karen Toft*, ank. Riga 23.9.  
 s.s. *Katholm*, Christensen, afg. Liverpool forv. 6.10. til Swansea.  
 s.s. *Kentucky*, Hansen, afg. Manchester 24.9. til Liverpool.  
 s.s. *Kirsten Mærsk*, afg. Popovostov 9.9.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Memel 20.9.  
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Antwerpen forv. 2.10. til København.  
 s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, Peronard, afg. Oslo 25.9. til Kbhvn.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, ank. Suez 24.9.  
 s.s. *Laura Mærsk*, afg. Leningrad 9.9.  
 s.s. *Laura*, afg. Sydney 24.8. til Table Bay.  
 m.s. *Leice Mærsk*, pass. Hirtshals 13.9. vestg.  
 s.s. *Lexa Mærsk*, pass. Skagen 17.9. p. R. t. Leningrad.  
 s.s. *Lica Mærsk*, ank. London 10.9.  
 s.s. *Lilleborg*, ank. Tyne 24.9.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Boston 20.9.  
 s.s. *Lilian*, pass. Ushant 18.9. p. R. t. Corcubion.  
 s.s. *Limfjorden*, Clausen, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, afg. Danzig 21.9.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Kristianssand forv. 24.9. til River Plate.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Hjorth, afg. Bordeaux forv. 29.9. til Havre.  
 s.s. *Maine*, Jensen, afg. Kbhvn. 26.9. til Horsens.  
 s.s. *Maja*, Thomsen, Aalborg-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Maja*, afg. Kemi 19.9. til Thames.  
 m.s. *Malaya*, Sørensen, pass. Dover 24.9. p. R. t. Algiers.  
 s.s. *Manø*, Albertsen, afg. Odense 22.9. til Leningrad.  
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Leningrad 23.9.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. London forv. 27.9. til København.  
 s.s. *Maria Toft*, ank. Odessa 23.9.  
 m.t. *Marie Mærsk*, ank. Continentet 10.9.



s.s. *Marie*, pass. Portland 16.9. p. R. t. Valencia.  
 m.s. *Martha*, Fabricius, ank. Skelskør 23.9.  
 s.s. *Martin Carl*, Langlykke, ank. Acton Grange 21.9.  
 s.s. *Maryland*, Ankersen, afg. Kbhvn. forv. 1.10. til River Plate.  
 s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Liverpool 6.9.  
 m.s. *Meonia*, Frandsen, ank. Singapore 24.9.  
 s.s. *Møen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, afg. Bayonne 23.9.  
 s.s. *Nautic*, afg. Porto Empledole 19.9. til Klaipeda.  
 s.s. *Nelly*, afg. Tyne 18.9. til Køge.  
 s.s. *Neptun*, afg. Antwerpen 7.9. til Casablanca.  
 s.s. *Nerma*, afg. Luleå 12.9. til Skelefteå.  
 s.s. *Neuada*, Kolster, afg. Korsør 25.8. til River Plate.  
 m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. New Orleans 13.9.  
 s.s. *Nidaros*, Henriksen, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 m.s. *Niel Mærsk*, ank. Yokohama 8.9.  
 s.s. *Ninna*, ank. Halifax 12.9. til Montreal.  
 s.s. *Niobe*, afg. St. Louis 18.9. til Almeria.  
 m.s. *Nora Mærsk*, ank. Norfolk 14.9.  
 s.s. *Nordborg*, ank. Kemi 23.9.  
 s.s. *Nordsoen*, pass. Dungeness 18.9. p. R. t. Cattagena.  
 s.s. *Normandiet*, Fischer, ank. Varna 23.9.

## O

s.s. *N. J. Ohlsen*, Lauritsen, afg. Leningrad 21.9. til Papenburg.  
 m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Falk, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Kbhvn. 24.9. til Odense.  
 s.s. *Oluf Mærsk*, ank. London 13.9.  
 m.s. *Olympia*, Røder, afg. Newport 13.9.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Rio 6.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. West Hartlepool 22.9.

## P

m.s. *Panama*, Christensen, pass. Cape Town 20.9. p. R. t. Sydney.  
 s.s. *Parana*, Eggers, afg. Newcastle 10.9.  
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Ghent 18.9.  
 m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Paula*, pass. Helsingør 17.9. p. R. t. Bristol.  
 m.s. *Pax*, Groth, afg. Tønsberg 18.9. til Gdynia.  
 m.s. *Peru*, Berg, pass. Adén 14.9. p. R. t. Singapore.  
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. New York 13.9.  
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, ank. Frederikssund 26.9.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, afg. Leningrad 20.9.

## R

s.s. *Randi*, afg. Almeria 17.9. til Bristol.  
 s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Kbhvn. 4.10. til Hull.  
 s.s. *Riga*, Westergaard, afg. Le Legue 21.9.  
 s.s. *Rita*, Blom, Aalborg-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Rita Mærsk*, ank. Plymouth 14.9.  
 s.s. *Robert Mærsk*, afg. Archangel 8.9.  
 s.s. *Rosenborg*, pass. Dunnet Head 23.9.  
 s.s. *Rota*, Petersen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Rømø*, Thomsen, ank. Odense 24.9.

## S

m.s. *Sally Mærsk*, afg. Puerto Padre 31.8.  
 s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Marieberg 21.9. til Rouen.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Dublin 19.9.  
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Riga forv. 28.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Sejrø*, Huusum, ank. Caen 15.9.  
 m.s. *Siam*, Krarup, afg. Moji 23.9. til Tsingtao.  
 s.s. *Sigrun*, Pedersen, afg. Aarhus forv. 29.9. til Antwerpen.  
 s.s. *Silkeborg*, ank. Hull 9.9.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Wasa 17.9.  
 m.s. *Skandia*, Harris, afg. Gdynia 17.9. til Tønsberg.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Kbhvn. forv. 27.9. til Gdynia.  
 s.s. *Skodsborg*, ank. Hull 15.9.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.  
 s.s. *Slesvig*, Egetoft, ank. Sfax 22.9.  
 s.s. *Sonja Mærsk*, afg. Onega 8.9.  
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Archangelsk 22.9.  
 s.s. *Stadion II*, ank. Skien 23.9.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. New Orleans 21.9. til Preston.  
 m.s. *Start*, ank. Queenstown 21.9. (Nødhavn) Rorskade.  
 s.s. *Stegelborg*, ank. Cardiff 21.9.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

25. 9. 34

LONDON.....	22,40	MADRID.....	62,40
NEWYORK.....	451,75	AMSTERDAM.....	309,60
BERLIN.....	181,55	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	30,20	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	107,10	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	148,90	PRAG.....	19,15
ROM.....	39,25	WARZAWA.....	86,75

s.s. *Stella*, ank. New York 10.9. til Paila.  
 s.s. *Stjerneborg*, afg. Wallaroo 5.9.  
 s.s. *Stockholm*, Hinsch, ank. Blyth 24.9.  
 s.s. *Susan Mærsk*, ank. Gdynia 8.9.  
 s.s. *Svanhild*, Kristoffersen, afg. Antwerpen 4.9. til Wilmington.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Helsingør forv. 29.9. til Danzig.  
 s.s. *Suava*, Christensen, afg. Antwerpen 25.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Søborg*, afg. Casablanca 24.9.  
 s.s. *Sønderjylland*, Willarsen, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.

## T

m.s. *Tacoma*, Lorentzen, afg. San Pedro 3.9.  
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Køge 26.9.  
 s.s. *Tempo*, Sørensen, ank. Kolding 26.7.  
 s.s. *Tennessee*, Arel, afg. New York 26.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Thyra*, Jans, Odense-Aarhus-Aalborg-Leith Ruten.  
 s.s. *Tiber*, Hull, afg. Messina forv. 27.9. til Trapani.  
 s.s. *Tjaldur*, Folkenberg, Esbjerg-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Messina forv. 27.9. til Palermo.  
 m.s. *Tongking*, Jørgensen, pass. Kap det gode Haab 18.9. p. R. t. Kbhvn.  
 s.s. *Tovetil*, Vilsmark, ank. Lissabon 20.9.  
 s.s. *Trio*, Svane, afg. Nørresundby 25.9. til Leith.  
 s.s. *Trondhjem*, Jørgensen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Aalborg forv. 29.9. til Antwerpen.

## U

s.s. *Uffe*, Hav, afg. Kbhvn. forv. 29.9. til Antwerpen.  
 s.s. *Ulla*, pass. Ushant 1.9. p. R. t. Santos.  
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Oslo 21.9. til New York.  
 s.s. *Uranienborg*, pass. Fernando Noronha 19.9.  
 m.s. *Urda*, Petersen, afg. Sundsvall 17.9. til Thursø.

## V

m.s. *Vega*, Hansen, pass. Kbhvn. 19.9. p. R. t. Unsas.  
 s.s. *Vendia*, Lund, afg. Ostende 21.9.  
 s.s. *Vibeke Mærsk*, ank. Onega 14.9.  
 s.s. *Viborg*, ank. Seaham Harbour 22.9.  
 m.s. *Victoria* (Orient), Jacobsen, afg. Makatea 15.9.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Kielsgaard, ank. Danzig 22.9.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Gyhrs, afg. Bahia 21.9. til Kbhvn.  
 m.s. *Vistula*, afg. Oslo 23.9. til Kbhvn.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Memel 19.9.

## Y

s.s. *Ydun*, Fjeldborg, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Jensen, Aarhus-Hamborg Ruten.

## Ø

s.s. *Ørneborg*, ank. Kovda 17.9.

## Positionsliste for Sejlskibe 25.9.34

4/m. Sk. *Alfa*, Christensen, ank. Sakskøbing 22.9.  
 4/m. Sk. *Caroline*, Jørgensen, ank. Odense 18.9.  
 3/m. Sk. *Clytia*, Hansen, ank. Danzig 24.9.  
 3/m. Sk. *Fuglen*, Winter, pass. Prarob Put. Ø. 18.9.  
 3/m. Sk. *Galathea*, Friis, ank. Paimpol 20.9.  
 4/m. Sk. *Helga*, Pedersen, afg. Great Yarmouth 21.9.  
 3/m. Sk. *Nathalia*, Rasmussen, ank. Ræfsø 17.9.  
 3/m. Sk. *Nordstjernen*, Kristensen, ank. Quimper 24.9.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORS DAG OG KOSTER I  
 ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telefon 2070 · 12610

Abonnement  
 Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

samt paa alle Postkontorer

**DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/s**

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION  
KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING  
AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28  
Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.  
Telegram-Adresse: PACAO

**SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY**

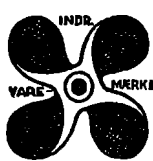
COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 & 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents  
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.



Brug **Holzappel's**  
**International**  
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16. Telefon 5601. København K.

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

**"MYREN"**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adr.: "Holmøld"  
Amaliegade 36

DAMPSKIBSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 & 4248 - Telegram-Adresse: „Steampacific“

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

**STEVEDORE-COMPAGNIET**

(HASSING & DRESCHER)

**AARHUS**

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

Telefoner { Grimsby No. 6621  
          { Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

**JOHN SUTCLIFFE & SON**

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,  
Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

88, Mosley Street ... Manchester  
7, Chapel Street ... Liverpool  
Somerton Buildings,  
John Bright Street Birmingham  
229, Swan Arcade. Bradford  
"York House",  
5/7, St. Mary Axe, London, E. C. 3  
King's Dock . . . . . Immingham

**Hamburger Stauerei Gesellschaft m. b. H.**

Kontor:  
HAMBURG 11, STEINHÖFT 11.  
Telefon: 36-15-01.

Telegram Adresse:  
STEVEDORING — HAMBURG.  
Coder: Watkins, Scotts.

**Største Stevedore Firma paa Pladsen**

Egen moderne FLYDEKRAN

Kontrahent til Getreideheber-Gesellschaft m. b. H.

AGENT: AKTIESELSKABET MARITIME AGENCY, KØBENHAVN, AMALIEGADE 35

**VINKE & CO.**

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM  
ANTWERP

Skibsredere, Skibsmæglere, Befragtningsagenter  
og Agenter for regelmæssige Linier

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Coder: Scotts, Watkins, Bentleys.

**A.B. VICTOR EK O.Y.**

TELEGR. ADRESSE: **WASA** CODER:  
VICTOREK ALLE CODER

HOVEDKONTOR: HELSINGFORS

Skibsredere, Spedition, Dampskibsekspedition,  
Skibsmæglere, Befragtning, Kulimport,  
Assurance, Rederi.

**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.**  
**WASA (Finland)**

Medlemmer af  
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND

Tel.-Adr. EKLOEF, YXPILA

Alle Sjøfarts Coder.

**A/B D. EKLÖF & Co. O/Y**

SKIBSMÆGLERE  
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION  
YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)

og MOLLERSVIK & HIMANGO  
Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association  
og the Baltic & International Maritime Conference  
Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

50. Aargang.

København 26. September 1934.

Nr. 39.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E.-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarl. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters 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, og de der angaar Fyr, er angivet fra Søn.

Paa Søkort-Arkivet er udkommet:

Tillæg Nr. 2 til *Den færøske Lods* 1923. (Sluttet med E. f. S. Nr. 38/1934). —  
Pris: Kr. 0,50.

## I. Østersøen.

2228. (T). Sverige. Gotland W.-Kyst. Visby. Oplysning om Redningsstation.

(U. f. S. Nr. 38/2490. Stockholm 1934.)

Visby Redningsstation paa c.  $57^{\circ} 38'_{,5}$  N.  $18^{\circ} 17'_{,5}$  E. er indtil videre kun forsynet med Raketapparat.

2229. (P). Sverige. Gotland N.-Kyst. Färösund N.-lige Indløb. Nyt Løb afmærkes. Fyr tændes.

(U. f. S. Nr. 38/2489. Stockholm 1934.)

I. I Färösund N.-lige Indløb er paa  $57^{\circ} 51'_{,40}$  —  $57^{\circ} 54'_{,80}$  N.  $19^{\circ} 02'_{,00}$  E., E. om *Haureflar* Varde, udsprængt et nyt Løb, der vil blive afmærket, som følger:

A. Ved Løbets E.-Side udlægges:

1. 7 røde Tønder med korte Stager med Kost.

2. En rød Lystønde, *Färösunds norra lysboj*, der viser hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, paa  $57^{\circ} 54'_{,90}$  N.  $19^{\circ} 02'_{,00}$  E., uden for Rendens N.-lige Munding.

3. En Stage med 1 Kost over 1 Ballon paa  $57^{\circ} 54'_{,30}$  N.  $19^{\circ} 02'_{,00}$  E., uden for Rendens S.-lige Munding.

B. Ved Løbets W.-Side udlægges:

5 sort- og hvidmalede Tønder.

II. Samtidig med Udlægningen af den i (I) nævnte Afmærkning inddrages Afmærkningen i det gamle Løb, nemlig:

4. Stage med 1 Kost over 1 Ballon.

5. — — — — —

6. En sort Stage med 1 Ballon.

III. Samtidig med Udlægningen af den i Pkt. (A 2) nævnte Lystønde tændes de i E. f. S. Nr. 38/2225 1933 nævnte nye Fyr, *Holmerevet* Fyr og *Boviken* Fyr, der overet i Pejling c.  $179^{\circ}$  leder gennem det nye Løb.

(E. f. S. Nr. 38/2225 1933 og 13/648 1934. Kort Nr. 268.)

- 2230. Sverige. Kalmarsund. Garpen Fyr ombygget og tændt.**  
(U. f. s. Nr. 38/2552, Stockholm 1934.)  
Garpen Fyr paa c.  $56^{\circ} 23',_5$  N.  $16^{\circ} 08',_0$  E. er nu ombygget. Flammens Højde: 26,<sub>6</sub> m. Et 27 m højt, graat Betontaarn. Fyrets Lysevne er betydelig forøget, men Fyr-karakteren er iøvrigt uforandret ligesom Lysvinklerne.  
Den midlertidige Fyrbelysning er nedlagt.  
(E. f. S. Nr. 17/869 1934. Kort Nr. 269.)
- 2231. (P). Sverige E.-Kyst. Indløbet til Norrköping. Grymö. Nyt Fyr tændes.**  
(U. f. s. Nr. 38/2488, Stockholm 1934.)  
Paa S.-Siden af Indsejlingsrenden til *Norrköping* Havn ved Rendens Drej omkring *Grymön* paa  $58^{\circ} 38',_{02}$  N.  $16^{\circ} 11',_{57}$  E. tændes omkring den 1. November d. A. et nyt Fyr, *Grymö Fyr*, der skal vise rødt, fast Lys. Flammens Højde: 2,<sub>8</sub> m. En Duc d'Albe.
- 2232. Sverige. Stockholm Skærgaard. Furusundsleden. Grund.**  
(U. f. s. Nr. 38/2487, Stockholm 1934.)  
1. En Grund med 4,<sub>3</sub> m Vand ved Middelvandstand er fundet paa  $59^{\circ} 35',_{17}$  N.  $18^{\circ} 43',_{40}$  E., 0,<sub>2</sub> Sm  $258^{\circ}$  fra Fyret *Växlet norra* paa c.  $59^{\circ} 35',_3$  N.  $18^{\circ} 44',_0$  E.  
2. En Pulle med 5,<sub>2</sub> m Vand ved Middelvandstand er fundet c. 20 m SE. for (1). Pullen ligger tæt ind til S.-Kanten af den W.-lige røde Lysvinkel i *Växlet norra Fyr*.
- 2233. Letland. Riga Bugt. Kolkasrags (Domesnæs) Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 5/16, Riga 1934.)  
*Kolkasrags (Domesnæs) Fyr* paa c.  $57^{\circ} 48',_2$  N.  $22^{\circ} 38',_0$  E. er forandret fra at vise hvidt Et-Blink hver 20<sup>s</sup>. til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 12<sup>s</sup>, Blink 0,<sub>2</sub><sup>s</sup>, Mørke 2,<sub>8</sub><sup>s</sup>, Blink 0,<sub>2</sub><sup>s</sup>, Mørke 8,<sub>8</sub><sup>s</sup>. Synsvidde: 13,<sub>6</sub> Sm.  
(E. f. S. Nr. 29/1681 1934. Kort Nr. 268.)
- 2234. (P). Letland. Riga Bugt. Kolkasrags (Domesnæs) Fyr N. Lys- og Fløjte-tønde udlægges.**  
(N. t. M. Nr. 5/17, Riga 1934.)  
Omkring Slutningen af September d. A. udlægges paa c.  $57^{\circ} 48',_9$  N.  $22^{\circ} 38',_6$  E., c. 0,<sub>8</sub> Sm  $26^{\circ}$  fra *Kolkasrags Fyr*, en rød Lys- og Fløjtetønde, der skal vise hvidt Et-Blink hver 6<sup>s</sup>, Blink 0,<sub>3</sub><sup>s</sup>, Mørke 5,<sub>7</sub><sup>s</sup>.  
(Kort Nr. 268.)
- 2235. (P). Letland. Irben Stræde. Mikelbäka (Michailovsk) Fyr tændes atter.**  
(N. t. M. Nr. 5/18, Riga 1934.)  
Ombygningen af *Mikelbäka (Michailovsk) Fyr*taarn paa c.  $57^{\circ} 36',_0$  N.  $21^{\circ} 58',_4$  E. ventes færdig omkring Slutningen af September d. A. Fyret vil da blive tændt med sin tidligere Karakter, hvidt og grønt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 8<sup>s</sup>. Flammens Højde: 55 m. Fyret lyser, som følger:  
1. Grønt i Pejl. fra Land til  $101^{\circ}$  over *Lyserort Rev*.  
2. Hvidt i — -  $101^{\circ}$  til Land.  
(E. f. S. Nr. 30/1435 1932. Kort Nr. 268.)
- 2236. Tyskland. Femersund. Tønde udlagt.**  
(N. f. S. Nr. 38/3617, Berlin 1934.)  
En rød Stumptønde med 2 Koste er udlagt paa  $54^{\circ} 23' 50''$  N.  $11^{\circ} 07' 13''$  E. Tønden angiver Indsejlingen til *Grossenbode Færgehavn*.  
(Kort Nr. 292 og 298.)

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

- 2237. (T). Danmark. Sundet. Kongedyb. Prøvesten Fort. Uddybningsarbejder.**  
Vragafmærkning kan ikke forventes i Orden.  
Paa Grund af at der for Tiden foretages Uddybningsarbejder S. og E. for *Prøvesten Fort*, kan Afmærkningen ved de i Nærheden liggende Vrag ikke forventes at være paa Plads. c.  $55^{\circ} 40',_7$  N.  $12^{\circ} 38',_3$  E.

2238. Sverige. Sundet. Pilhaken Klokketønde genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 38/2494. Stockholm 1934.)  
*Pilhaken Klokketønde* paa c.  $55^{\circ} 52'_{,6}$  N.  $12^{\circ} 47'_{,3}$  E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 36/2083 1934.)  
(Se Tillæg.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2239. Danmark. Kattegat. Samsø E.-Flak. Vejro S. Sten fundet.  
En Sten med 2,0 m Vand er fundet paa  $55^{\circ} 56' 26''$  N.  $10^{\circ} 45' 46''$  E. Stenen ligger i 4,0 m Vand.  
(Kort Nr. 252, 227, 278 og 211.)
2240. Danmark. Kattegat. Mariager Fjord. Dybde atter normal.  
Dybden i Sejlløbet over Barren er nu atter 6,0 m og i Sejlløbet gennem Fjorden 5,7 m. c.  $56^{\circ} 42\frac{1}{2}'$  N.  $10^{\circ} 20'$  E.  
(E. f. S. Nr. 38/2186 1934. Kort Nr. 272, 259, 247 og 211. Danske Lods, Side 146. Havnelods, Side 38, 81 og 125.)
2241. (T). Sverige. Kattegat. Varberg S. Träslöv Fiskerihavn midlertidig lukket for Trafik.  
(U. f. s. Nr. 38/2553. Stockholm 1934.)  
*Träslöv Fiskerihavn* paa c.  $57^{\circ} 03'_{,6}$  N.  $12^{\circ} 16'_{,4}$  E. er paa Grund af Ombygning midlertidig lukket for Trafik.  
(Se Tillæg.)

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2242. Rusland. Hvide Hav. Onega Bugt. Kap Vid. Baake opført.  
(N. t. M. Nr. 1553. London 1934.)  
En hvidmalet, trekantet Tremmeværksbaake er opført paa c.  $64^{\circ} 31'$  N.  $36^{\circ} 55'$  E., 6,0 Sm  $324^{\circ}$  fra *Lyamtsi Fyr*.
2243. Holland. Vrag findes ikke.  
(B. a. Z. Nr. 217/2456. 's-Gravenhage 1934.)  
Vragene, der er angivet at ligge paa henholdsvis c.  $53^{\circ} 23'_{,3}$  N.  $4^{\circ} 39'_{,5}$  E. og c.  $53^{\circ} 19'_{,7}$  N.  $4^{\circ} 40'_{,5}$  E., er forgæves eftersøgt.
2244. Holland. Zeegat van Zieriksee. Noord Steenbank. Afmærkning forandret.  
(B. a. Z. Nr. 218/2466. 's-Gravenhage 1934.)  
Den hvide Spidstønde med Ballon *Noord Steenbank* paa c.  $51^{\circ} 41'_{,5}$  N.  $3^{\circ} 26'_{,3}$  E. er ombyttet med en sort Lystønde, der viser rødt Lys med En-Formærkelser hver  $10^s$ , Lys  $7^s$ , Mørke  $3^s$ . Nærmere Oplysning om Lystøndens nøjagtige Plads vil fremkomme.  
(E. f. S. Nr. 38/2201 1934. Kort Nr. 264.)
2245. England. Themsen Munding. North Oaze Buoy flyttet.  
(N. t. M. Nr. 34. Trinity House, London 1934.)  
Den sorte og hvide, lodret stribede Stumptønde *North Oaze Buoy* er flyttet c. 0,1 Sm S. efter og ligger nu i 10 m Vand  $3,35$  Sm  $114\frac{1}{2}^{\circ}$  fra NE.-lige Baake ved den maalte Mil. c.  $51^{\circ} 30'$  N.  $0^{\circ} 59'$  E.  
(E. f. S. Nr. 35/2037 1934.)
2246. Skotland. Firth of Forth. Inverkeithing Anduvning. Lystønde udlagt.  
(N. t. M. Nr. 1586. London 1934.)  
En rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver  $10^s$ , er udlagt paa c.  $56^{\circ} 01'$  N.  $3^{\circ} 22'$  W.,  $0,525$  Sm  $103^{\circ}$  fra *East Ness* E.-lige Pierhoved.  
(E. f. S. Nr. 34/1969 1934.)

2247. Skotland. Firth of Forth. Allea Bank. Lystønde udlagt.  
(N. t. M. Nr. 1586. London 1934.)  
En sort Lystønde, der viser rødt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, er udlagt paa c. 56° 06' N. 3° 47' W., 0,5 Sm 161° fra Fyret ved S.-Siden af Indløbet til *Allea Dock*.  
(E. f. S. Nr. 34/1970 1934.)
2248. Skotland. Firth of Forth. Dunmore. Baake opført.  
(N. t. M. Nr. 1586. London 1934.)  
En hvidmalet Baake er opført paa c. 56° 05' N. 3° 47' W., 0,165 Sm 327° fra *Dunmore* Baadehus.  
(E. f. S. Nr. 34/1971 1934.)

(Se Tillæg.)

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

2249. Frankrig. Bassure de Baas. Dybde aftaget paa Banke.  
(N. t. M. Nr. 1500. London 1934.)  
Følgende Dybder er fundet:
- |    |       |         |      |     |                               |
|----|-------|---------|------|-----|-------------------------------|
| a. | 5,9 m | 3,3 Sm  | 269° | fra | <i>Hardelet Plage Kirke</i> . |
| b. | 4,6 m | 3,76 Sm | 250° | -   | — — —                         |
| c. | 5,5 m | 6,93 Sm | 225° | -   | — — —                         |
| d. | 5,5 m | 5,55 Sm | 228° | -   | — — —                         |
- Hardelet Plage Kirke*: c. 50° 38' N. 1° 35' E.
2250. (T). Frankrig. La Bassurelle. Opmaalingsvagere midlertidig udlagt.  
(A. a. N. Nr. 38/1809. Paris 1934.)  
Opmaalingsvagere bestaaende af Jerntønder med høj Stage og Topbetegnelse som Dobbeltkegle eller Firkant samt et Flag er for Tiden udlagt NW. og SE. for *La Bassurelle* Banke imellem Breddeparallerne 50° 34' N. og 50° 41' N. samt Meridianerne 1° 00' E. og 1° 10' E.
2251. Frankrig. Le Colbart. Grund.  
(N. t. M. Nr. 1500. London 1934.)  
En Grund med 3,7 m Vand er fundet paa c. 50° 50' N. 1° 17' E., 11,6 Sm 256½° fra *Cape Gris Nez* Fyr.
2252. Frankrig. Porsal Fyr forandret.  
(A. a. N. Nr. 38/1810. Paris 1934.)  
*Porsal* Fyr paa c. 48° 33',9 N. 4° 42',3 W. er forandret og viser nu hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, 4 Formørkelser hver 20<sup>s</sup>, Lys 6<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>. Lys 2<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>, Lys 2<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>, Lys 6<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>. Synsvidde: 10 Sm for hvidt, 7 Sm for rødt og 6 Sm for grønt Lys. Iøvrigt uforandret.  
(E. f. S. Nr. 35/2050 1934.)
2253. (T). Frankrig. Ouessant. Roche Nividic Fyr midlertidig slukket.  
(A. a. N. Nr. 38/1806. Paris 1934.)  
*Roche Nividic* Fyr paa c. 48° 27' N. 5° 09' W. er for Tiden slukket.
2254. (P). England S.-Kyst. The Solent. West Bramble Lystønde forandres.  
(N. t. M. Nr. 1551. London 1934.)  
Omkring den 9. Oktober d. A. vil *West Bramble* Lystønde paa c. 50° 47' N. 1° 19' W. blive forandret saaledes, at Perioden for Gruppe-Blink forandres fra hver 10<sup>s</sup> til hver 7½<sup>s</sup>.

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

## 2255. Frankrig. Birvideaux. Nyt Fyr tændt.

(A. a. N. Nr. 38/1807. Paris 1934.)

Paa c.  $47^{\circ} 29'_{,0}$  N.  $3^{\circ} 17'_{,3}$  W. er tændt et nyt Fyr, *Plateau des Birvideaux* Fyr, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver  $4^s$ , Lys  $3^s$ , Mørke  $1^s$ . Flammens Højde: 24 m. Synsvide: 14 Sm. Et graat, ottekantet Taarn. — Fyret er for Tiden tændt til Forsøg.

## 2256. (P). Frankrig. Bec de l'Epois Fyr forandres.

(A. a. N. Nr. 38/1811. Paris 1934.)

I Løbet af den nærmeste Tid vil *Bec de l'Epois* Fyr paa c.  $46^{\circ} 54'_{,4}$  N.  $2^{\circ} 04'_{,5}$  W. blive forandret til at vise hvidt, rødt og grønt, fast Lys.

## 2257. (T). Frankrig. La Palmyre. Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.

(A. a. N. Nr. 38/1813. Paris 1934.)

*La Palmyre* Radiofyr paa c.  $45^{\circ} 39'_{,7}$  N.  $1^{\circ} 08'_{,5}$  W. er indtil videre ude af Virksomhed.

## 2258. Spanien NW.-Kyst. Cabo Cée. Fyr forandret.

(A. a. l. N. Nr. 37/1196. San Fernando 1934.)

*Cabo Cée* Fyr paa c.  $42^{\circ} 54'_{,9}$  N.  $9^{\circ} 11'$  W. er forandret og viser nu Gruppe-Blink, Tre-Blink hver  $6^s$ , Blink  $0_{,3}^s$ , Mørke  $1^s$ , Blink  $0_{,3}^s$ , Mørke  $1^s$ , Blink  $0_{,3}^s$ , Mørke  $3_{,1}^s$ . Synsvide: 10 Sm. Iøvrigt uforandret.

(E. f. S. Nr. 35/2064 1934.)

## 2259. Afrika W.-Kyst. Portugisisk W.-Afrika. Bijouga Islands. Arcas Channel. Lystønde udlagt.

(N. t. M. Nr. 1564. London 1934.)

En sort Lystønde, der viser grønt Et-Blink hver  $2^s$ , Blink  $0_{,3}^s$ , Mørke  $1_{,7}^s$ , er udlagt paa  $11^{\circ} 43' 02''$  N.  $15^{\circ} 43' 06''$  W., c. 4 Sm W. for *Arcas Island*.

## 2260. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Hampshire. Portsmouth Havn. Fyr forandret.

(N. t. M. Nr. 32/2013. Washington 1934.)

*Portsmouth* hvide, faste Havnefyr paa c.  $43^{\circ} 04'$  N.  $70^{\circ} 43'$  W. er forandret til at vise grønt, fast Lys.

## 2261. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sound. Connecticut. Falkner Island Fyr. Taagesignal forandret.

(N. t. M. Nr. 35/2263. Washington 1934.)

Taagesignalet ved *Falkner Island* Fyr paa c.  $41^{\circ} 13'$  N.  $72^{\circ} 39'$  W. afgives nu med Tyfon. Signalet er To-Stød hver  $20^s$ , Stød  $2^s$ , Pause  $2^s$ , Stød  $2^s$ , Pause  $14^s$ .

## 2262. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sound. Stratford Shoal. Dybde aftaget.

(N. t. M. Nr. 1568. London 1934.)

En Dybde paa  $0_{,9}$  m er fundet paa c.  $41^{\circ} 04'$  N.  $73^{\circ} 05'$  W.,  $0_{,55}$  Sm  $1^{\circ}$  fra *Stratford Shoal* Fyr.

## 2263. Forenede Stater i Nord-Amerika. Georgia. Brunswick Anduvning. Oplysning om Lys- og Fløjtetønde.

(N. t. M. Nr. 1574. London 1934.)

Lys- og Fløjtetønden paa c.  $31^{\circ} 00'$  N.  $81^{\circ} 09'$  W. er ikke, som angivet i Kortet, forsynet med Undervandsklokke.

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

- 2264. Mexiko E.-Kyst. Lobos Island. Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 33/2120. Washington 1934.)  
*Lobos Island Anchorage* Forfyr er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Et-Blink. Flammens Højde: 9 m. Synsvidde: 10 Sm. Fyret, der er synligt i Pejlinger fra 260° til 90°, er anbragt paa en Fyrbaake 73 m 210° fra *Lobos Island* Hovedfyr (Bagfyr). De to Fyr er overet i Pejling 30°. c. 21° 28' N. 97° 13' W.
- 2265. Colombia. Cartagena Anduvning. Grundt Vand.**  
(N. t. M. Nr. 1587. London 1934.)  
Dybder paa mellem 7,3 m og 10,9 m rapporteres at findes mellem følgende 2 Punkter:  
a. 1,48 Sm 308° fra N.-Spidsen af *Tierra Bomba Island*.  
b. 1,78 Sm 260° - - - - -  
c. 10° 23' N. 75° 34' W.
- 2266. Brasilien. Bahia de Todos os Santos. Fort San Antonio Fyr atter normalt.**  
(N. t. M. Nr. 33/2125. Washington 1934.)  
*Fort San Antonio* Fyr paa c. 13° 01' S. 38° 32' W. lyser atter med normal Fyrkarakter, afvekslende hvidt og rødt Lys med En-Formørkelser.  
(E. f. S. Nr. 34/1984 1934.)
- 2267. Brasilien. Rio Grande do Sul Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 33/2128. Washington 1934.)  
*Rio Grande do Sul* Fyr paa c. 32° 07' S. 52° 05' W. er forandret og viser nu hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, Fem-Formørkelser hver 20<sup>s</sup>, Lys 1<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>, Lys 1<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>, Lys 1<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>, Lys 1<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>, Lys 11<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>.
- 2268. Argentina. Playa Honda. Vrag afmærket.**  
(N. t. M. Nr. 1516. London 1934.)  
Et Vrag ligger sunket paa 34° 30' (46") S. 58° 12' (56") W. En grøn Lystønde, der viser grønt Lys med En-Formørkelser hver 10<sup>s</sup>, Lys 6<sup>s</sup>, Mørke 4<sup>s</sup>, er udlagt tæt S. for Vraget.
- 2269. (P). Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Point Arguello Fyr forandres.**  
(N. t. M. Nr. 35/2283. Washington 1934.)  
Omkring den 1. Oktober d. A. vil *Point Arguello* Fyr paa 34° 34' (38") N. 120° 38' (54") W. blive forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 1<sup>m</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 6<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 50<sup>s</sup>. Flammens Højde: 38 m.

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 2270. Sorte Hav. Bosporus N.-lige Anduvning. Lys- og Klokketønde forandret.**  
(N. t. M. Nr. 1563. London 1934.)  
Lys- og Klokketønden paa c. 41° 25' N. 29° 10' E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 9<sup>s</sup>.

## IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

- 2271. Forindien W.-Kyst. Malvan Bugt. Fyrskib ombyttes med Lystønde.**  
(N. t. M. Nr. 1565. London 1934.)  
Omkring den 1. Oktober d. A. vil Fyrskibet paa c. 16° 03' N. 73° 28' E., c. 0,275 Sm SE. for Fort *Rajkot* Triangulationsmærke, uden nærmere Meddelelse blive ombyttet med en hvid Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>. Indtil Ombytningen finder Sted, viser Fyrskibet rødt, fast Lys. Synsvidde: 3 Sm. Lystønden inddrages under SW.-Monsunen.



## X. Asiens E.-Kyst med Japan.

## 2272. Kinesiske Hav. Formosa. Takao Ko. Afmærkning forandret.

(N. t. M. Nr. 1573. London 1934.)

1. En sort Lystønde „No. 1“, der viser grønt Et-Blink hver 4<sup>s</sup>, er udlagt 0<sub>191</sub> Sm 329° fra Fyret paa Hovedet af S.-lige Bølgebryder.2. En rød Lystønde „No. 2“, der viser rødt Et-Blink hver 4<sup>s</sup>, er udlagt 0<sub>156</sub> Sm 307° fra Fyret paa Hovedet af S.-lige Bølgebryder.

3. De to Tønder „No. 1“ og „No. 2“, der i Kortet er angivet at ligge i Nærheden af Pladserne for de i (1) og (2) nævnte Lystønder, er permanent inddraget.

Fyret paa Hovedet af S.-lige Bølgebryder: c. 22° 37' N. 120° 15' E.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

## 2273. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Bekendtgørelse angaaende midlertidige Bestemmelser for Sejlads gennem den under Bygning værende Bro over Storstrømmen.

E. f. S. Nr. 38/2226 1934 annulleres og erstattes med:

Ministeriet for Søfart og Fiskeri har under den 14. September 'd. A. fastsat følgende midlertidige Bestemmelser vedrørende Sejladsen gennem den under Bygning værende Bro over *Storstrømmen*.

## § 1.

a. Da der i Brolinien og dennes Nærhed findes talrige Undervandspiller, Pælebukke og Fortøjninger — ogsaa saadanne der er tæt under Vandoverfladen — skal al Passage af Hensyn til Skibenes Sikkerhed foregaa gennem den til enhver Tid etablerede og afmærkede Gennemsejlingsaabning.

b. Gennemsejlingsaabning er for Tiden etableret mellem Pille 24 og 26 tæt Syd for Grænsen mellem den hvide og grønne Vinkel i *Bogø* Vinkelfyr, saaledes som nærmere angivet i „Efterretninger for Søfarende“ 1934 Nr. 14/711 og Nr. 18/997.

c. Naar Gennemsejlingsaabningen flyttes, vil Ministeriet for Søfart og Fiskeri foranledige offentliggjort Meddelelse herom i „Efterretninger for Søfarende“. Saadan Meddelelse skal betragtes som Ændring af foranstaaende Pkt. b og have Gyldighed fra det i Meddelelsen angivne Tidspunkt.

## § 2.

Overtrædelse af denne Bekendtgørelse straffes i Henhold til § 7 i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer, jfr. § 6 i Lov om Ikrafttræden af Borgerlig Straffelov m. v. af 15. April 1930, med Bøder fra 5 Kr., forsaavidt Forholdet ikke efter den almindelige Lovgivning medfører større Straf. Den paagældende er derhos i Henhold til Loven om Skibsfartens Betyggelse erstatningspligtig overfor dem, som ved Overtrædelsen maatte blive skadelidende.

## 2274. Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Thacher Island Radiopejlstation nedlægges ikke.

(N. t. M. Nr. 35/2261. Washington 1934.)

E. f. S. Nr. 11/586 1934 annulleres, idet den deri omtalte Nedlægning af *Thacher Island* Radiopejlstation (NBE) paa 42° 38' 11" N. 70° 34' 46" W. ikke vil finde Sted.

## Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korta eller  
Bogs Nr*England:*

T Supplement No. 3 to Pacific Islands Pilot, Vol. III.

N 1775 Antarctic Ocean. — South Orkney islands. — Powell strait and Washington Strait. — Scotia bay and Mill cove. — Ellefsen harbour. — Sandefjord bay. — Uruguay cove. — Queens or Borge bay. — Signy island.

## Tillæg.

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

- 2275. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Ærø. Oplysning om Søby Havn.**  
 1. Den nye W.-lige Mole er ikke helt færdigbygget, dog er hele Molen udlagt. Fra Molens yderste Ende ind efter i en Længde af c. 110 m er uddybet til 3,1 m.  
 2. De yderste 13 m af den gamle NW.-Mole er fjernet. Resten ind til Land staar endnu og benyttes til Liggeplads for Fiskerbaade. Dybden ved Molen er 3,1 m.  
 3. Færgelejet er helt færdigbygget, og hele Indsejlingen fra Søen ind gennem Havnen har en Vanddybde af 4,0 m.  
 c. 54° 56',5 N. 10° 15',8 E.  
 (Kort Nr. 297, 282, 241 og 298. Danske Lods, Side 565. Havnelods, Side 181, Tillæg Nr. 2, Side 29. Tillæg Nr. 3, Side 42.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 2276. Danmark. Kattegat. Samsø E. Ballen Havn E. Vragafmærkning ind-draget.**  
 Den grønne Vragvager med 2 grønne Flag, som var udlagt c. 25 m ENE. for Vraget af Fiskerbaaden *Helga*, der ligger sunket i c. 12½ m Vand paa 55° 49' (13") N. 10° 41' (38") E., og hvorover mindste Dybde er 11,5 m Vand, er permanent inddraget.  
 (E. f. S. Nr. 32/1877 1934. Kort Nr. 252, 227, 211, 278 og 280).
- 2277. (T). Danmark. Kattegat. Øreflak. Vrag afmærket.**  
 Vraget af Galeasen *Valborg*, hvorfra de to Master rager henholdsvis 8 og 10 m over Vandet, ligger sunket i 6 m Vand paa 56° 06' (45") N. 10° 40' (10") E., c. 2050 m 313° fra den røde Spidstønde med 3 opadvendte Koste, *Øreflippen*. En grøn Vragvager med 1 grønt Flag er udlagt SW. for Vraget. Yderligere vil en grøn Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink, snarest blive udlagt SW. for Vraget.
- 2278. Danmark. Limfjorden. Aalborg. Reklamefy.**  
 Paa Toppen af Mastekranen ved *Aalborg Maskin- og Skibsbyggeri* paa 57° 02' (59") N. 9° 56' (48") E., c. 54 m E. for Indløbet til *Østre Havn*, er tændt et Reklamefy, der giver Bogstaverne AMS 2 Gange hver 1<sup>m</sup>. Flammens Højde: 33 m. Fyret lyser hele Horisonten rundt.  
 (Kort Nr. 271 og 259. Danske Lods, Side 485. Havnelods. Side 15.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 2279. (P). Danmark. Hanstholm. Hanstholm Havn. Fyr tændes.**  
 Omkring den 15. Oktober d. A. tændes paa Yderenden af den færdigbyggede Del af *Hanstholm Havn* W.-Mole paa 57° 07' (25") N. 8° 35' (40") E. et Fyr, der skal vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink 0,8<sup>s</sup>, Mørke 0,8<sup>s</sup>, Blink 0,8<sup>s</sup>, Mørke 2,6<sup>s</sup>. Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 7,3 Sm. Fyrepæl. Fyret lyser hele Horisonten rundt.  
 (Kort Nr. 255 og 236. Danske Lods, Side 117. Havnelods, Side 73. Fyr-Fort. Nr. 60 A.)
- 2280. Danmark. Horns Rev. Vyl Fyrskib flyttet.**  
 Fyrskibet *Vyl* er flyttet c. 700 m NE. efter og ligger nu paa 55° 21' (45") N. 7° 41' (00") E.  
 (Kort Nr. 245, 255 og 264. Danske Lods, Side 96. Fyr-Fort. Nr. 37.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



Nybygninger  
Reparationer

Aktieselskabet  
**Aalborg Maskin- og Skibsbyggeri**  
Telegr. Adr.: Yard. Tlf. 4101, Statstlf. 9.

AKTIESELSKABET  
**BURMEISTER & WAIN'S**  
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

---

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

4 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10—3000 H.K. PR. CYLINDER

AKTIESELSKABET  
**MARITIME AGENCY**  
(THE MARITIME AGENCY LTD.)  
Telf.: Central 1504 & 14450 Telegram-Adr. "MARAG"  
AMALIEGADE 35  
KØBENHAVN K

★

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORØRER

**BUNKERKUL**  
LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

★

KONTRAHENTER FOR  
STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

AGENTURFIRMAET  
**KAY DYHR**  
ØRESUNDSVEJ 140. KØBENHAVN S. TLF. 8320  
8892  
8901

GENERALREPR. FOR:

**THEODOR ZEISE**  
ALTONA - ELBE

•

A/S **EUREKA**  
MEK. VERKSTEDER  
OSLO

•

m. fl.

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3500 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » 1000 » »

**SEND DERES GAVE  
PR. TELEGRAM**Gave-Telegrammer indtelefoneres  
direkte til**STATSTELEGRAFEN**Blomster, Chokolade, Cigarer,  
Eau de Cologne etc. etc.**Skibsproviantering**

Schiffshandler

Ship Chandler

**H. S. Hansens Eftf. A/s**Telefon Central 389  
Efter Kl. 6 Ordruk 3098Amaliegade 43,  
København K.

Lager af alle Skibsfornødenheder

**IVER C. WEILBACH & CO**  
SØLVER & SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Telegr.:

Grundlagt 1744

Compasweilbach

Specialforretning: Kompasser &amp; Nautiske Instrumenter

**Hellerup Kulimport A/s**

TUBORG HAVN

Telefon Hellerup 20 - 803 og 660

IMPORT AF

Kul ▲ Koks ▲ Cinders  
Briketter ▲ Brænde**SEJL · FLAG  
OG PRESSENINGER  
H. HALMØE**

CORT ADELERSGADE 8. KØBENHAVN

TELEFON: BYEN 6762 &amp; 4326

**MARIUS NIELSEN & SØN**

Edsv. Skibsmæglere &amp; Dampskibsrederi

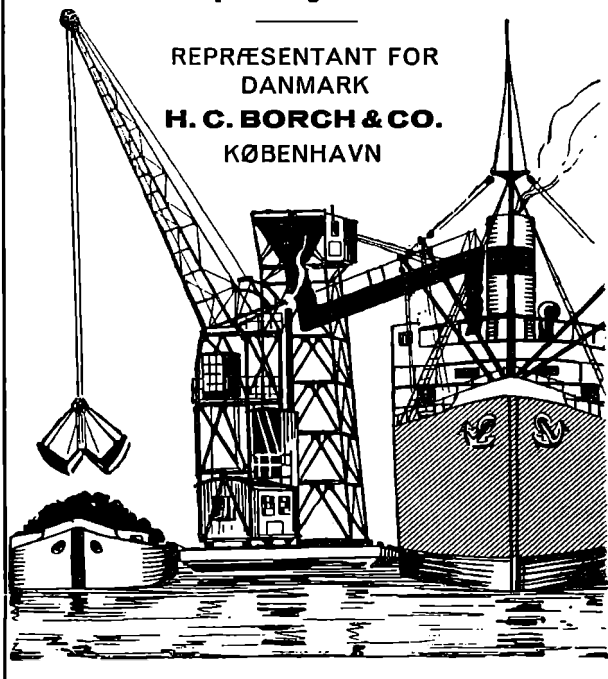
DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT  
BEFRAGTNINGSFORRETNINGTel.-Adr. »Mariusøns  
Statstelefon 196Kalvebod Brygge 4  
København V.**GIESCHE**  
HANDELSGESELLSCHAFT  
m. b. H.**DANZIG**

HOLZMARKT 4

Tel.-Adr. GIESCHE

**Første Klasses Bunkerkul**

fra egne Gruber:

**Cleophas og Giesche.**REPRÆSENTANT FOR  
DANMARK**H. C. BORCH & CO.**  
KØBENHAVN

AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

**Assuranceforeningen Skuld**

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12,267 · 12,432 &amp; 12,732 · TELGR.-ADR.: »SKULD«

STIFTET 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND

CA. 1.600.000 KR.



Overtager: 1) Ansvarsforsikring (derunder overskydende Kollisionsansvar) for Damp-, Motor- og Sejlskibe · 2) Forsikring af Hyreansvar i Sygdoms- eller Forlistilfælde · 3) Forsikring af Ansvar for Besætningens Effekter i Forlistilfælde · 4) Strikeforsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund af Strike eller Lockout.

Det populære  
Par**TUBORG LAGER ØL**  
**TUBORG PILSNER**

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 40

TORS DAG 4. OKTOBER 1934

41. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1934

Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleumsselskab A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegraf-selskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phoenix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestlydsk Dampskibsselskab  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugsererselskaber.

## FRA UGE TIL UGE

Af Axel Gerfalk.

### INGEN SVENSKESUBSIDIER

Det højt ansete svenske Værft Kockum i Malmö havde ansøgt den svenske Stat om et Tilskud paa 100,000 Kroner til Bygningen af et stort Motorskib, som Værftet kunde faa en Ordre paa fra et norsk Rederi men til en Pris, der laa dette Hundrede Tusind Kroner under Værftets Kalkulationspris. Det svenske Handelsministerium har i disse Dage fraraadet at give denne Statsstøtte, som Værftet selvfølgelig kun har anmodet om for at sikre saa og saa mange svenske Skibsbyggere Arbejde. Ministeriets Motivering er den helt rigtige, at en Subsidie af denne Art i Virkeligheden vilde være en maskeret Eksport-Præmie og en svensk Statsstøtte ydet en norsk Reder. De svenske Værfters Sammenslutning har ligeledes udtalt; at en saadan Eksport-Præmie meget vel kunde resultere i, at konkurrerende Lande tog retaliationsmæssige Forholdsregler, der vilde lægge den frie Konkurrence Hindringer i Vejen og derved skade svensk Skibsbygningsindustri.

### OPLIVENDE KENDSGERNINGER

Det er oplivende at erfare, at dansk Skibsbygningsindustri, de for Skibsfarten saa lidet opmuntrende Tider til Trods, trives godt, og at ikke mindre end tyve Skibe paa tilsammen godt og vel 100,000 Tons er under Bygning paa vore Værfter givende Arbejde til 10,000 Mand.

I triste Tider, hvor Selvforsyningens snæversynte Politik dominerer overalt i Verden, er det et helt Eventyr, at danske Værfter bygger Skibe i stor Stil til Rederier tilhørende fremmede Nationer. Selv fra Skibsbygningslandet England er der kommet Ordre paa et stort Tankmotorskib. Men ogsaa for dansk Regning bygges der flere Skibe, saaledes har Det Østasiatiske Kompagni to nye store Baade under Konstruktion, Dampskibsselskabet Torm et 3,000 Toner Motorskib og Øresunds-Selskabet to mindre Passagerbaade.

Naar Ordrene paa dansk-byggede Skibe kommer fra alle Klodens Egne, selv fra Australien og Nord- og Syd-Amerika, skyldes dette naturligvis i høj Grad den Kendsgerning, at Danmark er Dieselskibets Vugge, og at vore dygtigt ledede Værfter stadig fører i Udviklingen og dyrker moderne Specialiteter som for Eksempel Frugtskibe og Tankmotorskibe. Særlig beundringsværdig er det, at Danmark, Landet uden Råstoffer, prismæssig og uden Statsstøtte og med Lønninger, der staar paa Højde med de højeste betalte her i Europa, kan bygge fremragende Skibe til konkurrencemæssige Priser. Dette skyldes selvfølgelig ikke alene den dygtige Værftsledelse, men ogsaa vore fortrinlige Værftsarbejders Tempo og Haandelag.

## DANZIGS IND- OG UDFØRSEL OVER HAVNEN I APRIL KVARTAL 1934.

Generalkonsul Koch i Danzig har fremsendt et Uddrag af en af det herværende Statistiske Kontor modtagne Statistik over Vareudførslen over Havnen i April Kvartal 1934 med Værdiangivelse.

	Indførsel		Udførsel	
	Mængde i T.	Værdi i 1000 G.	Mængde i T.	Værdi i 1000 G.
1. Frembringelser af vegetabilsk Oprindelse .....	14,598.9	3,385	224,775.2	17,057
2. Frembringelser af animalsk Oprindelse .....	2,193.6	628	852.8	1,038
3. Frembringelser af mineralsk Oprindelse .....	46,014.9	1,250	930,767.7	12,131
4. Voks, Fedt og Olie af vegetabilsk og animalsk Oprindelse .....	2,557.3	748	35.0	12
5. Næringsmidler og Tobak .....	1,152.7	451	2,604.1	518
6. Kemiske og farmaceutiske Frembringelser .....	26,568.5	2,061	7,969.7	848
7. Læder, Pels- og Lædervarer .....	240.0	262	174.0	179
8. Raastoffer og Tekstilvarer og Frembringelser deraf ..	2,884.0	6,528	233.7	121
9. Kautsjuk og Frembringelser deraf .....	946.6	1,293	40.9	69
10. Træ og Trævarer .....	2,969.5	367	298,015.2	20,188
11. Papir og Frembringelser deraf .....	3,106.9	634	827.8	170
12. Stenhuggerarbejder, keramiske Frembringelser, Glasvarer .....	1,257.6	81	28.2	12
13. Metaller og Frembringelser deraf .....	11,502.7	2,681	10,559.9	2,331
14. Maskiner og Apparater, elektriske Remedier .....	785.8	1,518	366.1	339
15. Transportmidler .....	152.4	316	2.2	7
16. Vægte, Præcisionsværktøj, Instrumenter og Apparater, optisk Værktøj, Instrumenter og Apparater, Skrivemaskiner, Ure, Musikinstrumenter .....	48.0	338	1.1	2
17. Vaaben og Ammunition .....	9.7	24	—	—
18. Hætte, Paraplyer, Stokke, Modeartikler .....	0.3	7	—	—
19. Forskellige Frembringelser, som ikke er indeholdt i andre Positioner .....	13.9	49	0.8	3
20. Kunstværker og Musæumsgenstande .....	—	—	—	—
21. Andet .....	—	34	—	124
	117,003.3	22,659	1,477,284.5	55,150

Til Sammenligning skal anføres, at Indførslen i April Kvartal 1933 androg 93,076.0 T. til en Værdi af 21,642 Mill. Gld. Der har altsaa været en Stigning paa ca. 24,000 T. eller ca. 25 pCt. i Vægtmængde og paa ca. 1 Mill. Gld. eller 5 pCt. i Værdi.

Udførslen i April Kvartal 1933 androg 954,135.8 T. til en Værdi af 47,708 Mill. Gld. Ogsaa her udviser Statistiken en betydelig Opgang, nemlig med ca. 523,000 T.

eller over 50 pCt. i Vægt og 7.4 Mill. Gld. eller ca. 15 pCt. i Værdi. Hvor den store Opgang ligger, fremgaar begrundet paa Statistikkernes Omordning — jvfr. Generalkonsulatets sidstciterede Indberetning — ikke umiddelbart af Opstillingen, dog kan anføres, at Træudførslen er steget med ca. 80,000 T. til en Værdi af ca. 4 Mill. Gld. og Kuludførslen er med ca. 918,000 T. steget med 325,000 T. for April Kvartal 1933.

Nedenstaaende følger en Statistik over Vareomsætningen over Danzigs Havn med Danmark i samme Tidsrum:

	Indførsel		Udførsel	
	Mængde i T.	Værdi i 1000 G.	Mængde i T.	Værdi i 1000 G.
1. Frembringelser af vegetabil Oprindelse .....	323.0	70	26,477.1	1,573
2. Frembringelser af animalsk Oprindelse .....	40.4	14	44.7	210
3. Frembringelser af mineralsk Oprindelse .....	387.0	9	44,289.0	530
4. Voks, Fedt og Olie af vegetabil og animalsk Oprindelse .....	400.2	124	—	—
5. Næringsmidler og Tobak .....	119.2	15	20.5	5
6. Kemiske og farmaceutiske Frembringelser .....	11.8	13	18.0	7
7. Læder, Pels- og Lædervarer .....	45.3	25	—	—
8. Raastoffer og Tekstilvarer og Frembringelser heraf ..	—	—	1.2	1
9. Kautsjuk og Frembringelser deraf .....	0.2	1	13.7	27
10. Træ og Trævarer .....	1.1	2	4,516.3	317
11. Papir og Frembringelser deraf .....	0.3	1	—	—
12. Stenhuggerarbejder, keramiske Frembringelser .....	0.5	1	—	—
13. Metaller og Frembringelser deraf .....	96.1	46	92.4	26
14. Maskiner, Apparater, elektriske Remedier .....	70.7	144	0.2	1
15. Transportmidler .....	49.8	132	0.1	—
16. Vægte, Præcisionsværktøj, Instrumenter og Apparater, optisk Værktøj, Instrumenter og Apparater, Skrivemaskiner, Ure, Musikinstrumenter .....	1.8	20	0.8	1
17. Andet .....	—	122	—	—
	1,548.2	739	75,474.0	2,698

I April Kvartal 1933 androg Indførslen til Danmark 2,463.4 T. til en Værdi af 840,000 Gld., altsaa en Nedgang paa ca. 900 T. til en Værdi af 223,000 Gld., medens Udførslen til Danmark i samme Kvartal androg 83,274.8 T. til en Værdi af 3,445,000 Gld., her er altsaa en Nedgang paa 7,800 T. til en Værdi af 748,000 Gld.

Endelig følger en Statistik over de vigtigste fra og til Danmark ind- og udførte Varer:

- Gruppe 1. Indført fra Danmark 308 T. Nødder.  
Udført til Danmark 123 T. Hvede, 18,800 T. Rug, 2,300 T. Byg, 2,400 T. Havre, 50 T. Bælgfrugter, 2,600 T. Mel, 15 T. Kartoffelmel.
- Gruppe 2. Indført fra Danmark 15 T. Sild.
- Gruppe 3. Indført fra Danmark 286 T. Sten, 85 T. Ertl.
- Udført til Danmark 44,200 T. Kul, 69 T. Træbjærene, 33 T. Parafin.
- Gruppe 4. Indført fra Danmark 103 T. Plantefedt, 298 T. animalsk Fedt.
- Gruppe 5. Indført fra Danmark 100 T. Oliekager, 10 T. Kvægfoder,
- Gruppe 10. Udført til Danmark 4,500 T. Træ.

Gruppe 13. Indført fra Danmark 50 T. Jern (gammelt), 46 T. Metalvarer.

Udført til Danmark 90 T. Metalvarer.

Andet. Indført til Danmark 815 Stk. levende Dyr (Heste). Ved Udarbejdelsen af ovenstaaende Statistik bemærkede man, at Kuludførslen fra Danzig, som en Del af Gruppe 3 angives til 918,440.3 T., medens de gennem Generalkonsulatet fremsendte maanedlige Indberetninger om Kuludførslen, der støttede sig paa Opgivelser fra Havneudvalget, i de samme tre Maaneder, April—Juni 1934, er angivet til 619,433 T. — jvfr. Generalkonsulatets ærbødige Indberetninger Nr. 183 af 18. Maj 1934, Nr. 241 af 2. Juni 1934 og Nr. 283 af 7. August 1934. Man henvendte sig til det statistiske Landesamt og Havneudvalget for at faa Grunden til den uhyre Uoverensstemmelse opklaret og opsatte Afsendelsen af Indberetningen. Da der endnu ikke foreligger Svar fra de to Institutioner, og da det ved min Henvendelse idag blev mig meddelt, at Forholdet bliver undersøgt, men at Undersøgelsen endnu ikke er afsluttet, tillader jeg mig at afsende Beretningen og at komme tilbage til Sagen, saasart der foreligger Svar.

## DET FORENEDE DAMPSKIBS SELSKABS ØVERSTE LEDELSE



Administrerende Direktør J. A. Kørbing



Direktør L. O. Normann

Helt i afdøde Direktør A. O. Andersens Aand er det, at Bestyrelsen for Det Forenede Dampskibs Selskab har besluttet at besætte de øverste Poster i Ledelsen med to Mænd, hvis fremragende og mangeaarige Arbejde i saa høj Grad har bidraget til vort store nationale Dampskibsselskabs Trivsel og Velfærd.

## "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 2. Oktbr. 1934.

Alter er der gaaet en Uge, uden at der er sket noget særligt paa Fragtmarkedet, og dette gælder alle Markeder uden Undtagelse. Kornfragtningen paa de lange Farvande ligger fremdeles meget stille, men der er alligevel en vis Stabilitet, da Tonnagen heldigvis er ganske godt distribueret, og der er ingen Markeder, hvor Tonnagen presser paa. — Donau ser ud til at faa en udvidet Efterspørgsel i den nærmeste Fremtid, og til Korntransporter i europæiske Farvande, især fra Frankrig til U.K. og Norden, behøves en hel Del Skibe — mest mindre Størrelser. — Fra River Plate gøres til Stadighed en Del til Europa, baade for prompt og Jan./Febr., og Kina er i Markedet for enkelte Ladninger; bl. a. er der sluttet fra B. Aires til Shanghai til 14/- for 9,000 T.; fra Australien indikeres 11/3, ogsaa til Shanghai.

Hvad de hjemlige Markeder angaar, kan der ikke siges at være nogen Forandring. Østersøen er i al Fald daarlig; Hvidehavs-Sæsonen kan kun vare ved en god Maanedes Tid eller saa endnu, og forhaabentlig vil Raterne stige noget; der er jo ogsaa Isrisiko samt Muligheden for langsom Ekspedition at tage med i Beregningen. — Efter at Strejken i Wales heldigvis er afværget, vil der sandsynligvis blive mere at gøre i Retning af Middelhavet saa vel som Staterne/Canada etc., og Raterne burde kunne holdes oppe.

## TRÆLASTMARKEDET

arbejder stadig under se samme ugunstige Betingelser, hvilket nok saa tydeligt fremgaar af de sidst rapporterede Afslutninger og Noteringer:

1,500 Fv. Uleåborg/Cardiff 32/-; 800 Fv. Uleåborg/E.C. U.K. 30/-; 500 Std. Sund/Rouen 38/-; 400 Std. Hernøsand/Antwerpen 37/-; 650 Std. Trångsund/Antwerpen 31/9; 375 Std. Kotka og Trångsund/Grafville 38/-; 2,000 Std. 2/3 N. Finland/Sharpness 30/6.

Leningrad: 805 Std. Ipswich 31/-; 9/1,000 Std. Zaan-dam 30/3; 900 Std. Garston 39/-; 1,000 Std. Bremen 30/9; 400 Std. Groningen 41/-; 500 Std. Papenburg 38/6.

Hvidehavet: Archangel: 550 Std. Dansk 47/5; 1,450 Std. London 39/-; 1,600 Fv. Rouen 40/-; 2,000 Fv. Hull

38/-; 1,500 Fv. Manchester 44/- Kem: 1,095 Std. London 40/-.

Canada er noget fastere.

## KUL, KOKS etc.

Disse Markeder kan heller ikke notere Forbedringer i Rater eller Efterspørgsel. Hull/Gøteborg rapporteres til 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 2,000 T., Hull/Gefle 3/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 5,000 T.; Hull/Tuborg indikerer kun 3/6 2,500 T. Blyth/Riga 4/9 3,200 T.; Wiborg 3/9 2,500 T.; Hartlepool/Helsingfors 3,000 T. 3/9, 3,200 T. 3/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>; Sunderland/Korsør 1,200 T. 4/9; Boness/Karrebæksmunde 1,700 T. 4/3; Tyne/god dansk Havn 4,000 T. 2 Rejser Jan./Febr. 4/-. Fra Danzig er igen sluttet en lang Række Skibe til forskellige Destinationer til uforandrede Rater.

## MIDDELHAVET etc.

Inden Strejkeafgørelsen var faldet, indtog baade Redere og Befragtere en »wait and see« Holdning; nu da Strejken er afblæst, vil der antagelig blive mere Forretning og fastere Rater. Cardiff/Sulina er gjort til 8/6 4,400 t., Marscille 7/6 7,600 t., V. Italien 7/3 4,000 t., 7/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. 5,000 t. Teneriffa 8/- 2,000 t., Dakar 7/6 5,500 t. Østkysten/Pt. Said 7/- 7/3 6,600 t., Alexandria 7/6 6,000 t., Oran 7/6 7/9 6/7,000 t., Barcelona 10/6 1,500 t., Catania 8/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 2,600 t., V. Italien 7/- 7,000 t. Danzig/Gdynia-V. Italien 8/9 7/7,500 t., Alexandria 8/9 7/7,500 t. Chancen for en god hjemgaaende Last er stadig liden. Tunis/Leith 9/- 2/2,400 t., Alexandria/Hull 8/9 9/-. Saloum/Kontinentet 20/- Dec. Donau/A-R'dam 14/6, Hamborg 15/6. Sortehavet/A-Hamborg 10/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Danmark 12/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d., Mariupul/U.S.A. 11/3 11/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. 5/6,000 t. Kul.

## NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Vestgaaende offereres yderst faa Laster, og Fragterne holdes nede paa samme lave Niveau.

Montreal har en minimal Forretning paa Basis af 1/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 1/9 U.K. Kul Hampton Roads/Rio sluttet til 9/3; Salpeter Hopewell/Antwerpen \$2.60; scrap U.S.A./V. Italien \$4.40 gross, New York/Androssan 10/6 f.i.o.; U.S.A./Japan 13/3 f.i.o., 6d. mere hvis Gulf Lastning.

Pitchpine Gulfen/2—3 River Plate 1,100 std. \$10.25, mille.

San Francisco/U.K. 7,000 tons Byg 27æ6. B. Columbia/U.K. 9,300 t. 20/6 f.i.o.

### SYD-AMERIKA

Wales/B. Aires slutes fremdeles til omkring 9/3, Rio 8/3. I det hjemgaaende Marked har der ikke været meget at gøre i den forløbne Uge, men Raterne holdes paa samme Niveau som tidligere, og der er snarere Chance til lidt Stigning end omvendt.

San Lorenzo/U.K.A/R'dam 7/7,500 t. 17/- Jan./Febr. San Lorenzo/U.K. A/R'dam 6,500 t. 17/3 Novb./Dec. San Lorenzo/Norden 6/7,500 t. 18/- 18/6 Okt./Nov. Rosario/Antwerpen 6,900 t. 16/- Novb./Dec. B. Blanca/Antwerpen 9,300 t. 13/9 Okt. B. Blanca/A/R'dam

## + DANSKE HAVNE +

### ESBJERG

Dybder ved daglig Hølvande: Paa Graadybsbarren 2,7—5,8 m undtagen i en 200 m bred Rende, der i fuld Bredder har 7,5 m og i Fyrilinen 7,8 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusetærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiltet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er almærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjetænder og flere Fyriliner. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodstvang. Lodspenge efter Dybtgaaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lodsstationen, en Lods-skutter, ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. — Bugsering ved D.F.D.S.'s og Svitzer's Bugserbaade. Takst: 6 Øre pr. Net. Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højest 300 Kr. Moderation for Tankbaade med Last, halv Takst for Kul- og Oliefyldere. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjet fulde Netdragtighed. Ballast 5 Kr. pr. Tons. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørger af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttelade. Skibsreparationsværfter og Ophallingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D. W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

### KØBENHAVN

I Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen 7,5—9,5 m. Til Larsens Plads 8,1 m, til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Bolværkerne ved Kalvebod Brygge 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglhølmolen 7 m og i Feglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m. 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonnage. 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bolværker (Sejlfartøjer paa 100 Netto Reg. Tons og derunder betaler, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevesenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Sidstnævnte Afgift betales ikke ved Indtægning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtægning af Ballast. Modereret Afgift for Rute-fartøjer og reparerende Fartøjer m. m. Fartøjer, der udelukkende anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrlings- eller Motorolie til Fartøjet's eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden Benyttelse af fremmed Hjælp, for Lemping af Ladingen, for at skifte Mandskab, landsætte syge eller døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere, er fritagne for Afgift. Opholdets Varighed maa dog ikke udstrækkes over 4 løbende Døgn, for Sejlskibe paa 200 Net. Reg. Tons og derunder, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, ikke over 14 løbende Døgn. Fritagne for Afgiften af Nettotonnage er endvidere Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havnarl anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse. Ingen Lodstvang. Lodspenge betales efter Skibets Dybtgaaende, Drægtighed og den Distance, der lodeses og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 36 til 240 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat. Ballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand betales med Kr. 1,75—2,50 pr. Ton. Losning og Lading. I Frihavnen besørger Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevedor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). I Toldhavnen Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde, Flydedokke, en ca. 170 m lang med Bæreevne 13,600 Tons, Ophallingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatorer og pneum. Kornlosseapparater, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat). I do, til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 9 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 2 private faste Kraner (Burmester & Wain) til Løft indtil 100 Tons. I Frihavnen 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 42 bevægelige elektriske Kraner til Løft indtil 3 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fryserum, Vandfors. v. Bolværk, Jærnbane langs Havnen.

12,000 t. 13/9 Novb. B. Aires/Shanghai 9,000 t. 14/Oktb./Novb. Chile/B-H 7,500 t. 20/- Novb.

### ØSTEN

maa nærmest betegnes som rolig — uden større Variation i Raterne. Dalny/Kontinentet 26/- Oktb., 25/25/6 Novb. 25/3 Novb./Decb. 25/- Decb./Jan. Vestaustralien/Europa ca. 25/6 Oktb./Novb. Madras/U.K. ca. 27/6. Saigon/Frankrig 26/6. Cape Town/A-R'dam 16/- Oktb., Cape Town/Montreal 23/- spot. Kul Durban/Colombo 6/4 1/2. Pt. Sudan 8/6d.

### TIMECHARTER

Vest Indien: 4,100 t. Rundrejse 95 c. 3,700 t. Rundrejse \$1. 2,900 t. Rundrejse \$1.30.

Trip: 6,300 t. del. Montreal redel. U.S.N.H. 90 c. Europa Fart: 2,850 t. del. E.C. ppt. 3/6 Mdr. £600.

### FAABORG

Indsejlingsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodstvang: Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kroner, over 300 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. v. Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

### FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Sejlfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. 1/4 mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lading foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Privat Kran løftende 25 Tons. Privat Flydedok med 2400 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

### HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. henholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodsør ved Havnen og i Fyrskibet Lappegrunde. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: i Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitzers Bløgningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophallingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 2 Tørdokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

### NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlingen gunstig. Farvandene stærkt belyste, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjelpekruer 32 Øre, Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugserdamp, utornød. Ingen Lodsaft., naar Lods ikke benyttes; iøvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørger hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor bele Havnen rundt, Kølhalingsplads, Ophallingsbedding for mindre Fartøjer.

### RUDKJØBING

Indsejlingsløbet Nord fra til Havnen 5 m, Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodstvang uden ved Bugsering (se Lods!). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris i Tiden 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Ø. pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie. Ophallingsbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.



## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

Indkomne Skibe i Københavns Havn i August  
Maaned 1934.

Nationalitet:	Antal af Skibe:	Tonnage:
Danske	2,118	427,903
Svenske	410	88,922
Norske	28	20,821
Tyske	124	44,156
Engelske	34	129,585
Franske	3	15,923
Finske	33	22,520
Russiske	2	2,694
Hollandske	20	21,937
Belgiske	1	6,521
Letlandske	2	2,590
Estlandske	12	3,609
Islandske	3	2,224
Amerikanske	6	16,421
Japanske	—	—
Græske	3	5,691
Spanske	—	—
Italienske	—	—
Polske	2	5,474
Danzigske	—	—
Østrigske	1	133
Rumænske	1	1,698
Jugoslaviske	—	—
Andre Nationer	—	—
Ialt	2,833	818,822

## Vellykket Prøvetur med »Høegh Merchant«.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen foretoges i Fredags en vellykket Prøvetur med Dieselmotorskibet »Høegh Merchant«, Værftets Byggenummer 582, bygget for Regning Hr. Skibsreder Leif Høegh, Oslo.

Skibet er bygget til British Lloyd's højeste Klasse og er bestemt til Fragtfart.

Dets Hoveddimensioner er følgende:

385'—0" × 54'—0" × 36'—9" til Shelterdæk,

og Bæreevnen er ca. 8,575 ts. d.w.

Det er forsynet med 1 Hoveddieselmotor af Burmeister & Wain's nyeste Type, der udvikler ca. 4,000 I.H.K.

All Dæksmaskineri er elektrisk drevet.

I Prøveturen deltog Repræsentanter saavel for Rederiet som for Værftet.

## Skibstrafikken paa Danzigs Havn i Aug. Maaned 1934.

Antallet af de i August Maaned indgaede Skibe var 490 med 285,270 N.R.T. mod 461 Skibe med 240,290 N.R.T. i Juli Maaned.

For udgaede Skibes Vedkommende var Tallet 487 Skibe med 271,023 N.R.T. mod 448 Skibe med 246,103 N.R.T. i Juli Maaned.

Af de i August Maaned indgaede Skibe indgik 276 Skibe med 167,038 N.R.T. i Ballast, medens 28 Skibe med 21,242 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med August 1933 skal anføres, at Antallet af de indgaede Skibe var 367 med 230,214 N.R.T. og af de udgaede Skibe 367 med 233,023 N.R.T.

Den danske Tonnage var med 70 Skibe med 49,093 N.R.T. Nr. 2 efter Tyskland med 193 Skibe med 86,072 N.R.T.

Den indgaede Tonnage efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal af Skibe	Tonnage
Danmark	70	49,093
Danzig	4	1,888
Tyskland	193	86,072
England	24	24,305
Estland	4	1,422
Finland	9	12,224
Frankrig	4	5,331
Grækenland	3	7,246
Holland	12	4,133
Italien	3	7,635
Jugoslavien	2	4,918
Letland	8	2,478
Litauen	1	437
Norge	35	19,182
Polen	17	11,755
Rusland	1	949
Sverige	100	46,202

Udførslen af polske Kul over Danzigs Havn i August  
Maaned 1934.

Generalkonsulatet i Danzig indberetter, at der over Danzigs Havn ifølge derom modtaget Oplysning gennem det herværende Havneudvalg i Løbet af August Maaned er udført 235,634 t. Kul, deraf til Danmark 28,217 t. mod 199,464 t., deraf til Danmark 34,776 t. i Juli Maaned.

Udførslen er foredelet paa følgende Maade:

	Tons
Sverige	52,599
Danmark	28,217
Italien	58,151
Frankrig	68,569
Finland	1,705
Norge	6,280
Tyskland	1,438
Belgien	472
Irland	5,703
Algier	5,978
Jugoslavien	5,672
Ialt	235,634

## PERSONALIA

## VI GRATULERER —

Maskininspektør i D.F.D.S., Ingeniør H. Quist er udnævnt til Overingeniør i dette Selskab.

## POSITIONSLISTE PR. 2. OKTOBER 1934

## A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antw.-Dunkirk Ruten.  
s.s. *Aalborg*, ank. Aarhus 2.10.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *Aarø*, Larsen, afg. Leningrad 25.9. til Ghent.  
m.t. *Aase Mærsk*, ank. Batoum 20.8.  
s.s. *Activ*, Lorentzen, afg. Danzig 1.10.  
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Kbhvn. 2.10. til Oslo.  
s.s. *Agnete Mærsk*, ank. Aalborg 8.9.  
s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Aarhus forv. 3.10. til Rander  
s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Alfa*, afg. Passajes 26.9. til Bilbao.  
m.s. *Alfa*, Christensen, ank. Kbhvn. 28.9.  
s.s. *Algave*, Lund, afg. Neapel forv. 4.10. til Catania.  
m.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Bangkok 27.9. udg.  
s.s. *Alssund*, Nielsen, ank. Puerto del Padre 28.9.  
s.s. *Amalienborg*, ank. London 29.9.  
m.s. *Amerika*, Knudsen, ank. Hull 27.9. udg.  
m.s. *Anglo Mærsk*, ank. Pangkalanbrandan 18.9.  
m.t. *Anna Mærsk*, afg. Keelung 21.9.  
s.s. *Anna*, afg. Barcelona 27.9. til Castella.  
m.s. *Annam*, Kragelund, afg. Singapore 10.9. til Dakar.  
m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. B. Aires 28.9. til Kbhvn.  
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Rio 28.9. til Kbhvn.  
s.s. *Arnold Mærsk*, ank. Leningrad 18.9.  
s.s. *Askø*, Kolster, ank. Aqueles 26.9.  
m.s. *Asnæs*, Ankersen, pass. Kbhvn. 22.9. til Runcorn.  
m.s. *Astoria*, Nørregaard, ank. Stugsund 29.9.

s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Kbhvn 11.9.  
m.s. *Australien*, Rasmussen, afg. Port Said 30.9. til Antwerpen.

## B

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
s.s. *Bellona*, Hansen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
s.s. *Benedikt*, Bergstedt, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro-Nykøbing F. Ruten.  
m.t. *Bente Mærsk*, afg. Dakar 16.9.  
s.s. *Bergenhus*, afg. Stettin forv. 3.10. til Kbhvn.  
s.s. *Betty*, pass. St. Miguel 21.9.  
s.s. *Betty Mærsk*, ank. Zaandam 12.9.  
s.s. *Birgit*, Lisberg, afg. Rufisque 26.9. til Le Havre, pass. Dakar 27.9. p. R. t. Le Havre.  
s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Aalborg 29.9.  
s.s. *Bodil*, pass. Gibrattar 21.9. p. R. t. Hamborg.  
s.s. *Bogø*, Nielsen, afg. Parnu 29.9. til Hull.  
m.s. *Boringia*, Væring, pass. Perim 28.9. til Colombo.  
m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. River Plate 27.9.  
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Danzig 27.9.  
s.s. *Botnia*, Ekholm, ank. Kbhvn. 30.9.  
s.s. *Brasilien*, Aggerholm, afg. Tyne 21.9.  
m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Rosario 26.9.  
s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Kbhvn. 30.9.  
s.s. *Britta*, pass. Helsingør 26.9. p. R. t. Malaga.  
s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Lissabon 26.9. til Kbhvn.  
s.s. *Brosund*, Hansen, ank. Catarien 7.9.  
s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Swansea 29.9. til Esbjerg.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

2. 10. 34

LONDON.....	22,40	MADRID.....	62,70
NEWYORK.....	457,00	AMSTERDAM.....	311,50
BERLIN.....	184,25	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	30,40	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	107,40	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	150,05	PRAG.....	19,30
ROM.....	39,50	WARZAWA.....	87,45

## C

- m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, ank. Rosario 27.9.  
 s.s. *Carmen*, afg. Casablanca 26.9. til Dunkirk.  
 m.l. *Caroline Mærsk*, afg. Tampico 14.9.  
 m.s. *Caroline*, Jørgensen, afg. Kiel 29.9. til Leningrad.  
 m.s. *Chastine Mærsk*, afg. Tampico 5.9.  
 m.s. *Chile*, Hansen, afg. Hamborg 1.10. til Larvik.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Leixoes 30.9. til Marseille.  
 s.s. *Christiansborg*, afg. Quebec 28.9.  
 m.s. *Christian*, Rasmussen, pass. Hammerhus O. 26.9. p. R. t. Svaneke.  
 s.s. *Cimbria*, Bencke, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Holm, pass. Hammershus 28.9. p. R. t. Bordeaux.  
 m.s. *Columbia*, Barfoed, afg. Rataul 27.9.  
 m.s. *Concordia*, Møller, ank. Arendal 24.9.  
 s.s. *Cornelia Mærsk*, ank. Boness 16.9.  
 s.s. *Cyril*, Farup, afg. Sousse 29.9. til Garston, pass. Finisterre 3.10. p. R. t. Garston.

## D

- s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. London forv. 5.10. til Kbhvn.  
 s.s. *Dagmar*, pass. Ushant 18.9. p. R. t. Oran.  
 s.s. *Dana*, Bang, ank. Alexandria 26.9.  
 m.s. *Dana*, Hansen, pass. St. Abs Head. S. 24.9.  
 m.s. *Dannebrog*, Bondo, ank. Kbhvn. 26.9.  
 m.l. *Danmark*, Bjark, afg. Helsingborg 27.9. til North Shiels.  
 m.s. *Danmark*, Hjernum, pass. Gibraltar 1.10. p. R. t. Rotterdam.  
 s.s. *Delaware*, Christensen, afg. Tyne 24.9.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle forv. 9.10 til Kbhvn.  
 s.s. *Dorthea*, Christensen, pass. Lødingen N. 2.10.  
 s.s. *Dorrit*, afg. Marina 20.9. til Napoli.  
 s.s. *Douro*, Raaschou, afg. Memel 13.9. til Kbhvn.  
 m.s. *Dronning Aleezandrine*, Emdal, afg. Reykjavik 30.9.  
 s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## E

- s.s. *Ebba*, afg. Kbhvn. 26.9. til Finland.  
 s.s. *Ebro*, Ørbech, afg. Tanger forv. 11.10. til Ceuta.  
 s.s. *Edith*, pass. St. Miguel 22.9.  
 s.s. *Effe Mærsk*, afg. Riga 29.9.  
 s.s. *Egholm*, Nielsen, afg. Ceuta forv. 3.10. til Melilla.  
 s.s. *Elie*, Larsen, afg. Danzig 28.9. til Dublin, pass. Khvns. Red 29.9. p. R. t. Dublin.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, ank. Rotterdam 19.9.  
 s.s. *Ellensborg*, ank. London 30.9.  
 s.s. *Elsborg*, pass. Kbhvn. 29.9.  
 s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Newport 12.9.  
 s.s. *Emanuel*, Christensen, pass. Lødingen 28.9. p. R. t. Kbhvn.  
 m.l. *Emma Mærsk*, ank. Le Havre 20.9.  
 s.s. *Energi*, Jørgensen, afg. Leningrad 1.10. til Papenburg.  
 m.s. *England* (D.F.D.S.), Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *England* (D.F.K.), Steengade, ank. Odense 28.9.  
 s.s. *Enighed*, Kristoffersen, ank. Papenburg 2.9.  
 s.s. *Erindring*, Jørgensen, afg. Leningrad 30.9.  
 s.s. *Erna*, pass. Portland 1.9.  
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Hamborg 2.10. til Rotterdam.  
 m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Ester*, afg. Kotka 25.9. til Sunderland.  
 s.s. *Esther Maria*, Lissberg, ank. Amsterdam 27.9.  
 s.s. *Estland*, Jørgensen, afg. Danzig 11.9.  
 m.s. *Europa*, Dahl, afg. St. Thomas 2.10. til Southampton.

## F

- s.s. *Falken*, Jonson, Kbhvn.-Nyborg-Rudkøbing-Svendborg Ruten.  
 m.s. *Fanø*, Rasmussen, afg. Kercaldy 26.9. til Tønsberg.  
 s.s. *Fanø*, Korff, ank. Blyth 28.9.  
 m.s. *Fionia*, Christensen, ank. Nakskov 11.9.  
 s.s. *Flora*, afg. Leith forv. 9.10. til Kbhvn.  
 s.s. *Flynderborg*, ank. Blyth 29.9.  
 s.s. *Fredensborg*, afg. Emden 24.9.  
 s.s. *Frederiksborg*, pass. Lødingen 29.9.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Kbhvn. 5.10. til Oslo.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, Esbjerg-Grimby Ruten.  
 s.s. *Frode*, Brinch, ank. Montreal 29.9.

## G

- s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Kbhvn. forv. 6.10. til Antwerpen.  
 s.s. *Gautatyr*, Abrahamsen, ank. Dundalk 27.9.  
 s.s. *Georgia*, Jarlterp, afg. Madeira 28.9.  
 s.s. *Gerda*, afg. Hernøsand 24.9. til Barcelona.  
 s.s. *Gerda Toft*, afg. Odessa forv. 3.10. til m.s. *Gertrude Mærsk*, ank. Yokohama 19.9.  
 s.s. *Gorm*, Bastholm, afg. Houston forv. 1.10. til Rotterdam.  
 s.s. *Grete*, pass. St. Miguel 16.9.  
 s.s. *Grønland*, Meinertz, ank. Liverpool 29.9.  
 s.s. *Gudrun Mærsk*, afg. Leningrad 16.9.  
 s.s. *Gunver*, pass. Oran 14.9. p. R. t. Liverpool.  
 s.s. *Gunvor Mærsk*, ank. Cardiff 20.9.

## H

- s.s. *H. H. Petersen*, Jensen, ank. Aarhus 2.10.  
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Cork 27.9.  
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Bourgas 29.9.  
 s.s. *Hans Mærsk*, ank. Gdynia 17.9.  
 s.s. *Harald*, Clemmensen, afg. Antwerpen forv. 16.10. til Kbhvn.  
 s.s. *Harriet*, ank. Piteå 11.9.  
 s.s. *Hebe*, Lise, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Helene*, ank. Thames 21.9.  
 s.s. *Helga*, pass. Havre Rd. 23.8. p. R. t. Fort de France.  
 s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Svendborg 19.9.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Kbhvn. forv. 3.10. til Manchester.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Kbhvn. 25.9.  
 s.s. *Hroar*, Pape, ank. Kbhvn. 1.10.  
 s.s. *Hulda Mærsk*, ank. Klaipeda 21.9.

## I

- m.s. *India*, Kruse, afg. Christobal 29.9. til Vancouver.  
 m.s. *Indien*, Bronér, afg. San Francisco 8.9.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Bordeaux 28.9.  
 s.s. *Inge Mærsk*, afg. Ayr 19.9.  
 s.s. *Inger*, ank. Svendborg 25.9.  
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Rotterdam 29.9.  
 m.s. *Irland*, afg. Newport News 29.9.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Kbhvn. 30.9. til Reykjavik.  
 s.s. *Ivar*, Clausen, ank. Kemi 1.10.

## J

- s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
 s.s. *Jacob Mærsk*, ank. Aalborg 25.9.  
 s.s. *Jan*, Jacobsen, afg. Ghent 29.9. til Grimsby.  
 m.l. *Jane Mærsk*, afg. Port Arthur 9.9.  
 m.s. *Java*, Skjoldam, pass. Flores 27.9. p. R. t. San Juan P. R.  
 s.s. *Jenny*, pass. Dungeness 26.9. p. R. t. Hull.  
 s.s. *Jessie Mærsk*, afg. Boness 18.9.  
 s.s. *Johanne*, afg. Wiborg 24.9. til Rouen.  
 s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Cacablans 21.9.  
 s.s. *Jolantha*, Thornung, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Jonna*, afg. Table Bay 8.9. til Halifax.  
 s.s. *Jutta*, pass. Helsingør 25.9. p. R. t. Purfleet.  
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, ank. Gdynia 2.10.

## K

- s.s. *Kai*, Friis, ank. Antwerpen 20.9.  
 s.s. *Karen Toft*, ank. Riga 23.9.  
 s.s. *Karla*, pass. Ushant 25.9.  
 s.s. *Katholin*, Christensen, afg. Liverpool forv. 6.10. til Swansea.  
 s.s. *Kentucky*, Hansen, ank. Liverpool 29.9.  
 s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. London 21.9.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn*, Sigvardt, ank. Leningrad 29.9.  
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Antwerpen forv. 2.10. til Kbhvn.  
 s.s. *Koldinghus*, Holst, Kbhvn.-Vejle Ruten.

## L

- m.s. *Lalandia*, Borch, ank. Genoa 30.9. hjg.  
 s.s. *Laura Mærsk*, ank. Kbhvn. 20.9.  
 s.s. *Laura*, afg. Sydney 24.8. til Table Bay.  
 m.s. *Leice Mærsk*, pass. Hirtshals 13.9. vestg.  
 s.s. *Lexa Mærsk*, afg. Esbjerg 16.9.  
 s.s. *Lica Mærsk*, afg. London 19.9.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Newport News 24.9.  
 s.s. *Lilian*, afg. Corcubion 25.9. til Hernøsand.  
 s.s. *Lilleborg*, ank. Kbhvn. 1.10.  
 s.s. *Limfjorden*, Clausen, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, ank. Boston 30.9.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. X-sand 24.9. til River Plate.

## M

- s.s. *M. G. Melchior*, Posselt, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Hjorth, afg. Hane forv. 3.10. til Dunkirk.  
 s.s. *Maine*, Jensen, afg. Horsens 1.10. til Randers.  
 s.s. *Maja*, pass. Helsingør 25.9. p. R. t. Thames.  
 m.s. *Malaya*, Sørensen, ank. Algiers 1.10. udg.  
 s.s. *Manø*, Albertsen, afg. Leningrad 30.9. til Acton Grange.  
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Leningrad 28.9. til Birkenhead.  
 s.s. *Marie*, pass. Sagress 26.9. p. R. t. St. Louis.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv

50. Aargang.

København 3. Oktober 1934.

Nr. 40.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S.- og E.-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredder- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parenthes, 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, og de der angaar Fyr, er angivet fra Søen.**

## I. Østersøen.

2281. (T). Sverige. Stockholm Skærgaard. Almgrundet Fyrskib midlertidig ombyttet.

(U. f. s. Nr. 39/2634. Stockholm 1934.)

Fyrskibet *Almagrundet* paa c.  $59^{\circ} 09',4$  N.  $19^{\circ} 08',6$  E. er for Tiden inddraget og midlertidig erstattet med et Reservefyrs-kib, der paa Siderne af Skroget er mærket *Reserv.* Fyrkarakter og Taagesignal er uforandret.

(E. f. s. Nr. 37/2127 1934.)

2282. Sverige. Stockholm Skærgaard. Furusundsleden. Yxlan W. Grund.

(U. f. s. Nr. 39/2633. Stockholm 1934.)

En Grund med 5,7 m Vand ved Middelvandstand er fundet paa  $59^{\circ} 37',52$  N.  $18^{\circ} 51',00$  E., c. 100 m fra *Yxlan W.*-lige Strand.

2283. Finland. Bottniske Bugt. Ajos. Selkäkari. Sømærke inddraget.

(U. f. s. Nr. 26/700. Helsingfors 1934.)

*Selkäkari* Sømærke paa  $65^{\circ} 42' 28''$  N.  $24^{\circ} 32' 00''$  E. er permanent inddraget.

2284. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Kemi. Grund afmærket.

(U. f. s. Nr. 26/708. Helsingfors 1934.)

En Grund med 7,1 m Vand ved Middelvandstand er fundet paa  $65^{\circ} 28' 22''$  N.  $24^{\circ} 22' 15''$  E. i Linien *Ajos* Fyr overet med *Kemi* Kirketaarn.

Grunden er afmærket, som følger:

a. En sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa  $65^{\circ} 28' 22''$  N.  $24^{\circ} 22' 11''$  E.

b. En hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde fra hinanden vendende Koste paa  $65^{\circ} 28' 22''$  N.  $24^{\circ} 22' 19''$  E.

2285. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Oulu. Kropsunkari. Nye Ledebaaker opført.

(U. f. s. Nr. 26/701. Helsingfors 1934.)

I det N.-lige Indløb til *Oulu* er paa Holmen *Kropsunkari* opført to nye Ledebaaker, som følger:

- a. *Kropsunkari övre* Ledebaake, hvid Trekant med Spidsen nedad, paa  $65^{\circ} 08' 49''$  N.  $25^{\circ} 11' 37''$  E.  
 b. *Kropsunkari nedre* Ledebaake, hvid Trekant med Spidsen opad, paa  $65^{\circ} 08' 59''$  N.  $25^{\circ} 11' 32''$  E.  
 Baakerne er overet i Pejling c.  $170^{\circ}$ .

**2286. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Yxpila—Gamlakarleby. Nyt Fyr tændt.**  
 (U. f. s. Nr. 26/702. Helsingfors 1934.)

I *Yxpila* Havn er paa  $63^{\circ} 51' 09''$  N.  $23^{\circ} 00' 28''$  E. tændt et nyt Fyr, *Yxpila vågbrytare* Fyr, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser og grønt og rødt Et-Blink. Flammens Højde: 4 m. En sekskantet, hvid Fyrlanterne paa en hvidmalet Jernkonstruktion. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt Et-Blink i Pejl. fra c.  $320^{\circ}$  til c.  $170^{\circ}$ .
2. Hvidt Lys med En-Formørkelser i Pejl. fra c.  $170^{\circ}$  til c.  $176^{\circ}$ .
3. Rødt Et-Blink i Pejl. fra c.  $176^{\circ}$  til c.  $260^{\circ}$ .

**2287. Finland. Bottniske Bugt. Yxpila—Gamlakarleby. Sømærker flyttet.**

(U. f. s. Nr. 26/703. Helsingfors 1934.)

Ved Indløbet til *Yxpila—Gamlakarleby* er følgende Sømærker flyttet:

- a. Den sort- og hvidmalede Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa  $63^{\circ} 51' 38''$  N.  $23^{\circ} 00' 49''$  E. er flyttet til  $63^{\circ} 51' 38''$  N.  $23^{\circ} 00' 30''$  E.
- b. Den hvid- og rødmalede Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa  $63^{\circ} 51' 38''$  N.  $23^{\circ} 00' 28''$  E. er flyttet til  $63^{\circ} 51' 38''$  N.  $23^{\circ} 00' 10''$  E.

**2288. Finland. Bottniske Bugt. Yxpila—Gamlakarleby. Koörsklacken Fyr nedlagt.**

(U. f. s. Nr. 26/704. Helsingfors 1934.)

*Koörsklacken* Fyr paa  $63^{\circ} 51' 09''$  N.  $23^{\circ} 00' 37''$  E. er permanent nedlagt.

**2289. Finland. Bottniske Bugt. Yxpila—Gamlakarleby. Sømærke inddraget.**

(U. f. s. Nr. 26/705. Helsingfors 1934.)

Den sort- og hvidmalede Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa  $63^{\circ} 51' 09''$  N.  $23^{\circ} 00' 29''$  E. er permanent inddraget.

**2290. Finland. Bottniske Bugt. Merikarvia (Sastmola). Afmærkning forandret.**

(U. f. s. Nr. 26/706. Helsingfors 1934.)

Den hvide Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa  $61^{\circ} 52' 26''$  N.  $21^{\circ} 24' 46''$  E. er ombyttet med en hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste.

**2291. Finland. Bottniske Bugt. Merikarvia (Sastmola). Nyt Sømærke udlagt.**

(U. f. s. Nr. 26/707. Helsingfors 1934.)

En hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost er udlagt paa  $61^{\circ} 52' 28''$  N.  $21^{\circ} 24' 28''$  E.

**2292. Finland. Skärgårdshavet. Lehmäsaari Fyr atter tændt.**

(U. f. s. Nr. 26/715. Helsingfors 1934.)

*Lehmäsaari* Fyr paa  $60^{\circ} 14' 05''$  N.  $21^{\circ} 56' 33''$  E. er atter tændt.

**2293. Finland. Skärgårdshavet. Mariehamn—Korsö. Tvibenan. Nyt Fyr tændt.**

(U. f. s. Nr. 26/714. Helsingfors 1934.)

E. f. S. Nr. 37/2132 1934 annulleres og erstattes med:

I Nærheden af *Korsö* er paa Skæret *Tvibenan* paa  $60^{\circ} 02' 27''$  N.  $19^{\circ} 53' 10''$  E. tændt et nyt Fyr, *Tvibenan* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver  $0,5^s$ , Blink  $0,1^s$ , Mørke  $0,4^s$ . Flammens Højde: 5 m. Fyrpæl paa hvidt Betonfundament. Fyret lyser, som følger:

1. Hvidt i Pejl. fra c.  $9^{\circ}$  til c.  $281^{\circ}$ .
2. Grønt i — - c.  $281^{\circ}$  - c.  $331^{\circ}$ .
3. Hvidt i Pejl. fra c.  $331^{\circ}$  til c.  $339^{\circ}$ .
4. Rødt i — - c.  $339^{\circ}$  - c.  $9^{\circ}$ .

- 2294. Finland. Skärgårdshavet. Lotsberget Ledefyr flyttet og forandret.**  
(U. f. s. Nr. 26/713. Helsingfors 1934.)  
E. f. S. Nr. 37/2133 1934 annulleres og erstattes med:
1. *Lotsberget övre* Fyr er flyttet til 60° 05' 18" N. 19° 56' 13" E. Fyret viser hvidt Lys med En-Formærkelser hver 6<sup>s</sup>, Lys 3<sup>s</sup>, Mørke 3<sup>s</sup>. Flammens Højde: 38 m. Fyrbaake. Fyret er synligt i Pejlinger fra c. 17° til c. 37°.
  2. *Lotsberget nedre* Fyr paa 60° 05' 04" N. 19° 56' 00" E. Fyret er forandret og viser nu hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 1<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 0,7<sup>s</sup>. Flammens Højde: 22,5 m. En hvid, ottekantet Fyrlanterne paa en Fyrbaake paa Betonfundament. Fyret lyscr, som følger:
    1. Grønt i Pejl. fra c. 6° til c. 18°.
    2. Hvidt i — - c. 18° - c. 54°.
    3. Rødt i Pejl. fra c. 54° til c. 82°.
 Fyrene er overet i Pejling c. 27°.
- 2295. Finland. Skärgårdshavet. Utö—Svartgrund. Sømærke genudlagt.**  
(U. f. s. Nr. 26/712. Helsingfors 1934.)  
Den sort- og hvidmalede Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa 59° 48' 01" N. 21° 21' 53" E. er atter udlagt paa Plads.
- 2296. Finland. Finske Bugt. Viipuri Havneomraade. Salakkalahti. Dybde aftaget. Ny Afmærkning.**  
(U. f. s. Nr. 26/698. Helsingfors 1934.)  
Det fra *Turunsilta* til Kajen ved *Revonläntä* førende 4,3 m dybe Løb kan nu befares af Skibe med et Dybgaaende af højst 4 m ved Middelvandstand. Løbet er afmærket med følgende Sømærker:
- a. En rød Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost paa 60° 42' 54" N. 28° 45' 15" E.
  - b. En hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort, nedadvendt Kost paa 60° 42' 52" N. 28° 45' 15" E.
- 2297. Rusland. Finske Bugt. Neva Bugt. Vrag fjernet. Vragafmærkning inddraget.**  
(N. f. S. Nr. 39/3786. Berlin 1934.)  
Lægteren, der laa sunket paa 59° 57' 05" N. 29° 58' 18" E., er fjernet og den udlagte Vragafmærkning inddraget.  
(E. f. S. Nr. 32/1870 1934.)
- 2298. Tyskland. Greifswalder-Oie S. Zinnowitz Anduvning. Midlertidig Afmærkning inddraget.**  
(N. f. S. Nr. 39/3784. Berlin 1934.)  
Den hvide Spirtønde med rød S.-Topbetegnelse, *Zinnowitz-Bank S.*, der midlertidig har været udlagt paa c. 54° 05',7 N. 13° 58',2 E., er inddraget.  
(E. f. S. Nr. 21/1217 1934.)
- 2299. Tyskland. Greifswalder-Oie S. Zinnowitz Bro NE. Midlertidig Afmærkning inddraget.**  
(N. f. S. Nr. 39/3784. Berlin 1934.)  
Den hvide Spirtønde med rød N.-Topbetegnelse, *Zinnowitz-Brücke N.*, der midlertidig har været udlagt paa c. 54° 05',3 N. 13° 55',9 E., er inddraget.  
(E. f. S. Nr. 21/1218 1934.)
- 2300. Tyskland. Mecklenburg Bugt. Buk Fyr. Fyrtaarn ommales.**  
(N. f. S. Nr. 39/3702. Berlin 1934.)  
I Løbet af Oktober 1934 vil *Buk Fyrtaarn* paa c. 54° 08' N. 11° 42' E. uden nærmere Meddelelse blive forsynet med et hvidt Bælte lige under Vægtergangen.  
(Danske Lods, Side 401.)

(Se Tillæg.)

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

### 2301. Danmark. Sundet. København. Yderhavnen. E.-lige Ledefyrlinie. Oplysning om Retning.

E. f. S. Nr. 38/2181 1934 annulleres og erstattes med:

I Henhold til de senest foretagne Observationer er de to røde, faste Ledefyr, der angiver E.-Grænsen for 8,1 m Løbet gennem Yderhavnen, overet i Pejling 193 $\frac{3}{4}$ °.

c. 55° 41',<sub>3</sub> N. 12° 36',<sub>3</sub> E.

(Kort Nr. 303, 285, 249 og 210. Danske Lods, Side 270. Havnelods, Side 114, Fyr-Fort. Nr. 255.)

### 2302. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.

Ved Opmaalingen den 26. September 1934 af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 6,5 m i E.-Siden af Renden, 7,0 m i Midter af Renden og 6,5 m i W.-Siden af Renden.

c. 54° 51' N. 12° 13 $\frac{1}{4}$ ' E.

(E. f. S. Nr. 35/2024 1934.)

### 2303. Danmark. Smaalandsfarvandet. Dybsø Fjord. Indløbet til Dybsø Havn. Vrag uskadeliggjort.

Vraget, der laa sunket i Indløbet til *Dybsø* Havn, er bortsprængt.

c. 55° 07',<sub>5</sub> N. 11° 43',<sub>3</sub> E.

(E. f. S. Nr. 36/2120 1934.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

### 2304. (T). Danmark. Kattegat. Fyns Hoved W. Vrag afmærket.

Vraget af en Lystkutter, hvorover mindste Dybde er 18 m, ligger sunket i 20 m Vand paa 55° 37' (15") N. 10° 29' (00") E., c. 7 Sm 337° fra *Ennebærøddle* Fyr. En Tønde med grønt Stativ og Flag er fastgjort i Vraget, og en Vragvager med 2 grønne Flag er udlagt tæt NE. for Vraget.

### 2305. (T). Danmark. Kattegat. Øreflak. Oplysning om Vragafmærkning.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 39/2277 1934 meddeles, at det deri omtalte Vrag af Galeasen *Valborg*, der ligger sunket paa 56° 06' (45") N. 10° 40' (10") E. er afmærket med en Vragvager med 1 grønt Flag og en Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, som er udlagt henholdsvis c. 75 m og c. 150 m SW. for Vraget.

(E. f. S. Nr. 39/2277 1934.)

### 2306. Danmark. Kattegat. Tangen N. Dybde paa Pulle.

Dybden paa den i Kortet angivne 4,5 m Pulle paa 56° 39' (10") N. 10° 41' (30") E., c. 0,9 Sm S. for den hvide Stumptønde med 2 nedadvendte Koste, *Tangen N.*, er kun 4,3 m.

(Kort Nr. 247 og 211. Danske Lods, Side 153. Søm.-Fort. Side 22, Nr. 13.)

### 2307. (T). Danmark. Kattegat. Mariager Fjord. Fløjtetønde midlertidig inddraget.

Fløjtetønden *Mariager Fjord* paa c. 56° 42' N. 10° 30' E. er midlertidig inddraget for Eftersyn og erstattet med en rød Spidstønde med 3 opadvendte Koste.

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

### 2308. Norge. Laksefjorden. Bondøskjær Fyr tændt.

(B. f. F. Nr. 24. Oslo 1934).

Paa 70° 30' 40" N. 26° 45' 24" E. er tændt et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink c. hver 5<sup>s</sup>, Blink c. 0,7<sup>s</sup>, Mørke c. 4,3<sup>s</sup>. Flammens Højde: 13,5 m. Synsvidde: 11,3 Sm for hvidt, 8,0 Sm for rødt og 6,5 Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Underbygning. Fyret lyser, som følger:

## MAANEDSOVERSIGT

over endnu i Kraft værende midlertidige og foreløbige  
Efterretninger for Søfarende.

### I. Østersøen.

- 1933**  
7/446 } *Østersøen. Sandhammaren Fyr SW. Vrag.*  
34/2011 } *Sverige S.-Kyst. Falsterbo Fyr SE. Vrag afmærket.*
- 1934**  
2/77 } *Tyskland. Kieler Fjord. Advarsel.*  
4/211 } *Finland. Finske Bugt. Orrengrund og Tiiskeri (Digskår) Fyr. Advarsel.*  
7/354 } *Danmark. Fakse Bugt. Rødvig Havn. Dybde aftaget.*  
13/648 } *Sverige. Gotland. N.-lige Indløb til Fårösund. Midlertidig Fyrbelysning.*  
39/2229 }  
18/993 } *Tyskland. Østersøen W.-lige Del. Sildefiskeri. Advarsel.*  
22/1235 } *Rusland. Finske Bugt. Priemny Fyrskib flyttet. Sejladforskrifter.*  
23/1306 } *Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Bugt. Forbudt Omraade.*  
27/1574 } *Finland. Finske Bugt. Hangø S. Opmaalingsmærker udlægges. Advarsel.*  
28/1630 } *Estland. Finske Bugt. Reval Bugt. Skydeøvelser.*  
30/1729 } *Sverige. Ystad. Havnearbejder. Midlertidig Fyrbelysning.*  
35/2011 }  
30/1736 } *Finland. Bottniske Bugt. Opmaalingsmærker. Advarsel.*  
30/1737 } *Rusland. Finske Bugt. Luga Bugt. Oplysning om Baaker. Midlertidige Opmaalings-*  
*mærker.*  
33/1914 } *Tyskland. Jershöft. Undervandstaagesignal og Radiofyr oprettet og i Virksomhed til Prøve.*  
33/1915 } *Tyskland. Femern S.-Kyst. Strukkamphuk Fyr forandres. Fyr midlertidig formærket.*  
37/2136 }  
36/2082 } *Tyskland. Adlergrund Fyrskib midlertidig ombyttet.*  
37/2135 } *Oplysning om Reservefyrskib. Taagesignaler.*  
37/2127 } *Sverige. Stockholm Skærgaard. Almagrundet Fyrskib. Radiofyr oprettes. Taagesignaler*  
*forandres.*

### II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

- 1933**  
27/1687 } *Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedssund Jernbanebro W. Midlertidig Bro under*  
*Bygning. Bolværk spærret.*
- 1934**  
1/30 } *Danmark. Sundet. København. Signaler for Skydning fra Forterne.*  
1/32 } *Danmark. Sundet. København. Inderhavnen. Knippelsbro. Trafikbestemmelse. Lodstvang.*  
27/1581 } *Signaler.*  
1/34 } *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.*  
1/35 } *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Mosede Batteri. Signal for Skydning.*  
1/36 } *Danmark. Smaalandsfarvandet. Signaler for Skydning fra Borgsted Batteri og Masnedø Fort.*  
1/38 } *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Skydning.*  
1/39 }  
23/1322 } *Danmark. Lille-Bælt. Snævringen. Broarbejder. Advarsel.*  
32/1875 }  
6/352 } *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia SE. Undervandsbinding.*  
16/866 }  
18/998 } *Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborgsund. Guldborg. Bro under Bygning. Midlertidig*  
20/1112 } *Afmærkning. Oplysning om Broarbejder.*  
27/1583 }  
9/479 } *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.*  
14/711 } *Danmark. Smaalandsfarvandet. Storstrømmen. Bro under Bygning. Midlertidig Gennem-*  
18/997 } *sejlingsaabning. Midlertidige Foranstaltninger.*

**1934**

- 18/995 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm. Sandhage N.* Tilsanding. Sømærke midlertidig flyttet.  
 34/1956 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bandholm Havn.* Havnefyrt midlertidig slukket.  
 37/2139 *Sverige. Sundet. Viken Fyr* forandres.  
 37/2140 *Sverige. Sundet. Malmö redd Fyrskib* ombyttes midlertidig.  
 38/2182 *Danmark. Køge Bugt. Køge Havn.* Fyr tændes paa Bølgebryderen.  
 39/2237 *Danmark. Sundet. Kongedyb. Provsten Fort.* Uddybningsarbejder. Vragafmærkning kan ikke forventes i Orden.  
 40/2302 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund.* Gravet Rønde over *Tolkebarren.* Oplysning om Dybde.

**III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.****1929**

- 18/993 *Danmark. Kattegat. Fornæs SE. t. S.* Oplysning om Dybde.

**1932**

- 13/591 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal.* Oplysning om Dybdeforhold.

**1934**

- 1/41 *Danmark. Kattegat. Isefjord. Lynæs Batteri.* Signal for Skydning.  
 1/43 *Danmark. Kattegat. Egense S.* Skydeplads.  
 3/133 }  
 10/496 } *Sverige. Kattegat. Subbeberget.* Fyr tændes. *Varberg Fyr* nedlægges.  
 35/2026 }  
 17/901 *Danmark. Limfjorden. Hjarbæk Havn.* Indsejlingsrenden tilsandet.  
 20/1118 *Danmark. Limfjorden. Oddesund.* Bro under Bygning. Advarsel.  
 29/1689 *Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Kronprins Frederiks Bro.* Fartbestemmelse.  
 36/2086 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal.* Vandstand. Advarsel. Puller.  
 39/2277 } *Danmark. Kattegat. Øreflak.* Vrag „*Valborg*“ afmærket.  
 40/2305 }  
 40/2304 *Danmark. Kattegat. Fyns Hoved W.* Vrag afmærket.

**IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.****1934**

- 6/332 *Skotland. Firth of Forth. Inchkeith E.* Lystønde med Taagekaldsignal udlagt til Forsøg.  
 19/1066 *Norge. Marstenen Fyr.* Lysevne forøges.  
 19/1068 *Norge. Egersund. Egerø Fyr.* Taagesignal oprettes.  
 25/1435 }  
 31/1814 } *Danmark. Nordsøen.* Tiderne for Radiofyrs Klartvejsudsendelser forandres.  
 36/2091 }  
 26/1521 *Frankrig. Dunkerque. Ruytingen Fyrskib* midlertidig ombyttet med Lys- og Fløjtetønde.  
 28/1652 *Doverstræde. Le Colbart.* Opmaalingsvagere midlertidig udlagt.  
 33/1927 *Skotland. Firth of Forth.* Undervandshindringer udlægges.  
 35/2039 *England. South Scroby Tønde* ombyttes midlertidig med en Lystønde.  
 35/2040 *England. Smith's Knoll Klokketønde* ombyttes midlertidig med en Lys- og Klokketønde.  
 36/2093 *Frankrig. Dunkerque Anduvning. Sandettié Fyrskib* midlertidig ombyttet.  
 39/2279 *Danmark. Hanstholm. Hanstholm Havn.* Fyr tændes.

**Island og Færøerne.****1932**

- 46/2197 *Island W.-Kyst. Breidifjörðr.* Dybde aftaget. Advarsel.

**1933**

- 45/2593 *Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Bræðrabreki* Grund fundet.

**1934**

- 21/1224 }  
 33/1930 } *Færøerne. Nolsø og Myggenæs* Radiofyrt forandres.  
 35/2049 }  
 31/1857 *Island N.-Kyst. Eyjafjörður. Hrísey Fyr.* Fyr tændes foreløbig ikke.



## XI. Bekendtgørelser m. m.

- 1933  
9/598 *Britiske Øer.* Oplysninger om Stormvarselstationer.
- 1934  
1/55 *Danmark.* Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse.  
1/56 *Danmark.* Forholdsregler og Signaler, som er foreskrevet i Forbindelse med Isbrydnings-  
tjenestens Udførelse i *danske* Farvande.  
1/57 *Danmark.* Meteorologiske Observationer, Stormvarsler, Ismeldinger og Navigationsefter-  
retninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under  
Adresse CQ.
- 1/59 } *Danmark.* Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra *danske* Skibe.  
2/111 }  
1/60 *Danmark.* Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.  
1/61 *Danmark.* Stednavne rettes i de *danske* Søkort.  
1/62 *Danmark.* Dampskibsruiter for „Det Forenede Dampskibs-Selskab“s Passagerskibe over  
*N.-lige Atlanterhav.*
- 1/63 *Island.* *Islandske* Fyr. Advarsel.  
2/115 *Britiske Øer og Nordsøen.* Almindelig Oplysning angaaende Miner.  
4/227 *Danmark.* Stormvarsler, Vejmeldinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse  
for Søfart og Fiskeri i de *danske* Farvande udsendt pr. Radiotelefon.
- 16/860 *Britiske Øer.* Opmaalingsarbejder. Midlertidige Mærker udlægges. Advarsel.  
31/1847 *Danmark.* *Sundet.* *København.* Havnereglement forandres.  
31/1848 *Danmark.* *Isefjord.* *Roskilde Fjord.* *Kronprins Frederiks Bro.* Midlertidig Lodstvang.  
38/2227 *Danmark.* *Smaalandsfarvandet.* *Guldborgsund.* *Guldborg.* Midlertidige Trafikbestemmelser  
for Gennemsejling af den nye Bro.  
39/2273 *Danmark.* *Smaalandsfarvandet.* Bekendtgørelse angaaende midlertidige Bestemmelser for  
Sejlads gennem den under Bygning værende Bro over *Storstrømmen.*  
40/2330 *Danmark.* *Isefjord.* *Roskilde Fjord.* *Kronprins Frederiks Bro.* Bro spærres midlertidigt  
for Gennemsejling.
-

- |                                  |                                     |
|----------------------------------|-------------------------------------|
| 1. Rødt i Pejl. fra 51° til 62°. | 6. Hvidt i Pejl. fra 231° til 257°. |
| 2. Hvidt i — - 62° - 154°.       | 7. Grønt i — - 257° - 279°.         |
| 3. Rødt i — - 154° - 167°.       | 8. Hvidt i — - 279° - 285°.         |
| 4. Hvidt i — - 167° - 199°.      | 9. Rødt i — - 285° - 299°.          |
| 5. Rødt i — - 199° - 231°.       | 10. Grønt i — - 299° - 311°.        |
- Brændetid: 18. August—18. April.

**2309. Norge. Landegodefjorden. Landegode Fyr. Taagesignal oprettet.**

(B. f. F. Nr. 24. Oslo 1934.)

Ved *Landegode Fyr* paa c. 67° 26',<sub>8</sub> N. 14° 23',<sub>4</sub> E. er oprettet et Taagesignal med Diafon. Signalet er To-Stød hver 1½<sup>m</sup>, Stød 3<sup>s</sup>, Pause 6<sup>s</sup>, Stød 3<sup>s</sup>, Pause 1<sup>m</sup>. 18<sup>s</sup>. (E. f. S. Nr. 19/1062 1934.)

**2310. (P). Norge. Velfjorden. Manddauen Fyr tændes.**

(B. f. F. Nr. 24. Oslo 1934.)

I Løbet af Oktober d. A. tændes paa 65° 34' 56" N. 12° 19' 41" E. et nyt Fyr, *Manddauen Fyr*, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser. Flammens Højde: 5,<sub>5</sub> m. Synsvidde: 8,<sub>5</sub> Sm for hvidt, 5,<sub>8</sub> Sm for rødt og 4,<sub>5</sub> Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Stativ. Fyret lyser, som følger:

- |                                     |                                     |
|-------------------------------------|-------------------------------------|
| 1. Grønt i Pejl. fra 117° til 121°. | 8. Hvidt i Pejl. fra 201° til 208°. |
| 2. Hvidt i — - 121° - 137°.         | 9. Grønt i — - 208° - 283°.         |
| 3. Rødt i — - 137° - 177°.          | 10. Hvidt i — - 283° - 290°.        |
| 4. Hvidt i — - 177° - 187°.         | 11. Rødt i — - 290° - 324°.         |
| 5. Grønt i — - 187° - 190°.         | 12. Hvidt i — - 324° - 331°.        |
| 6. Hvidt i — - 190° - 193°.         | 13. Grønt i — - 331° - 342°.        |
| 7. Rødt i — - 193° - 201°.          |                                     |

Brændetid: 3. August—3. Maj.

**2311. Norge. Frøia. Sydkya Fyr. Lysvinkel forandret.**

(B. f. F. Nr. 24. Oslo 1934.)

I *Sydkya Fyr* paa c. 63° 45',<sub>6</sub> N. 8° 19',<sub>2</sub> E. er den hvide Lysvinkel fra Pejling 239° til 242° trukket lidt S. over, saaledes at Grænserne for Lysvinklen nu er Pejlingerne 240° og 242°.

Iøvrigt er Fyret uforandret.

**2312. Holland. Terschellingerbank Fyrskib genudlagt.**

(B. a. Z. Nr. 217/2465. 's-Gravenhage 1934.)

Fyrskibet *Terschellingerbank* paa c. 53° 27' N. 4° 47',<sub>5</sub> E. er genudlagt paa Station og Reservefyrskibet inddraget.

(E. f. S. Nr. 38/2200 1934.)

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

**2313. Frankrig. Saint-Malo. Mole des Noires Fyr forandret.**

(A. a. N. Nr. 39/1870. Paris 1934.)

Fyret paa Yderenden af *Moles des Noires* paa c. 48° 38',<sub>6</sub> N. 2° 01',<sub>9</sub> W. er atter tændt og er samtidig forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10<sup>s</sup>, Blink 0,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, Blink 0,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Mørke 7<sup>s</sup>. Synsvidde: 16 Sm.

**2314. Frankrig. Ouessant. Roche Nividic Fyr atter tændt. Fyrtaarn malet.**

(A. a. N. Nr. 39/1872. Paris 1934.)

*Roche Nividic Fyr* paa c. 48° 27' N. 5° 09' W. er atter tændt. Fyrtaarnet er malet sort.

(E. f. S. Nr. 39/2253 1934.)

- 2315. (T). England S.-Kyst. The Solent. Noman's Fort NW. Undervandshindringer.**  
(N. t. M. Nr. 1591. London 1934.)  
Undervandshindringer, bestaaende af Øvelsesminer c. 5,5 m under Havoverfladen vil for et Tidsrum af c. et Aar være udlagt inden for et Omraade, der er begrænset af Linier gennem nedennævnte Punkter:
- |    |      |         |     |                     |      |
|----|------|---------|-----|---------------------|------|
| a. | 0,14 | Sm 292° | fra | <i>Noman's Fort</i> | Fyr. |
| b. | 0,14 | Sm 332° | -   | —                   | —    |
| c. | 0,25 | Sm 292° | -   | —                   | —    |
| d. | 0,25 | Sm 332° | -   | —                   | —    |
- Saalænge Øvelsesminerne er udlagt er det forbudt at ankre indenfor nævnte Omraade.  
*Noman's Fort* Fyr: c. 50° 44' N. 1° 06' W.

- 2316. (T). England W.-Kyst. Bristol Kanal. Flatholm Island. Vrag afmærket.**  
(N. t. M. Nr. 36. Trinity House, London 1934.)  
Vraget af Ketchen *Emily*, hvorfra Masten ved Lavvande rager c. 2½ m over Vandet, ligger sunket paa 51° 23' 42" N. 3° 04' 36" E. En grøn Vraglystønde, der viser grønt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>, er udlagt i 14,9 m Vand (Springtids Lavvande) c. 135 m NE. for Vraget, 1,42 Sm 142° fra *Monkstone* Baake.

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 2317. Spanien S.-Kyst. Puerto de Algeciras. Taagesignal nedlagt.**  
(A. a. l. N. Nr. 37/1198. San Fernando 1934.)  
Taagesignalet med Horn paa Yderenden af Bølgebryderen paa c. 36° 07',1 N. 5° 26' W. er nedlagt.
- 2318. (T). Afrika W.-Kyst. Shoals of St. Ann. Lys- og Fløjtetønde midlertidig forandret.**  
(N. t. M. Nr. 1598. London 1934.)  
Lys- og Fløjtetønden paa c. 7° 49' N. 13° 42' W. er midlertidig forandret fra at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10<sup>s</sup>, til at vise hvidt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 9<sup>s</sup>.  
(E. f. S. Nr. 25/1447 1934.)
- 2319. Azorerne. Fayal Channel. Oplysning om Fyr.**  
(N. t. M. Nr. 1621. London 1934.)
1. Fyret paa *Riveirinha Point* er beliggende paa 38° 35' 35" N. 28° 36' 12" W., c. 0,3 Sm 328° fra den i Kortet angivne Plads. Flammens Højde: 141 m. Synsvidde: 28 Sm.
  2. Fyret paa *Arealarga (Areia Larga) Point* er beliggende paa 38° 31' 40" N. 28° 32' 13" W., c. 0,075 Sm 123° fra den i Kortet angivne Plads. Flammens Højde: 15 m.
- 2320. Newfoundland E.-Kyst. Green Bay North-West Arm. Grund.**  
(N. t. M. Nr. 1624. London 1934.)  
E. f. S. Nr. 33/1932 1934 annulleres og erstattes med:  
En Grund (Klippe) med 5,0 m Vand rapporteres at ligge paa 49° 44' (44") N. 56° 00' (15") W.
- 2321. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Maryland. Thomas Point Shoal Fyr. Fyrkarakter og Taagesignal forandret.**  
(N. t. M. Nr. 36/2361. Washington 1934.)
1. *Thomas Point Shoal* Fyr paa c. 38° 54' N. 76° 26' W. er forandret til at vise hvidt og rødt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 4<sup>s</sup>. Samtidig er Fyrets Lysevne forøget.
  2. Taagesignalet afgives nu med Diafon. Signalet er Et-Stød hver 15<sup>s</sup>, Stød 2<sup>s</sup>, Pause 13<sup>s</sup>.
- (E. f. S. Nr. 34/1981 1934.)

- 2322. (P). Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Maryland. Hooper Strait Fyr og Taagesignal forandres.**  
(N. t. M. Nr. 37/2439. Washington 1934.)  
Omkring 1. November d. A. vil *Hooper Strait* Fyr paa  $38^{\circ} 13' (30'')$  N.  $76^{\circ} 04' (30'')$  W. blive forandret til at vise hvidt og rødt Et-Blink hver  $5^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $4^s$ . Samtidig forandres Taagesignalet til Et-Stød hver  $15^s$ , Stød  $3^s$ , Pause  $12^s$ .
- 2323. (P). Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Maryland. Helland Island Bar Fyr og Taagesignal forandres.**  
(N. t. M. Nr. 37/2440. Washington 1934.)  
Omkring 1. November d. A. vil *Holland Island Bar* Fyr paa c.  $38^{\circ} 04' N.$   $76^{\circ} 06' W.$  blive forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $10^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $1^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $7^s$ . Samtidig forandres Taagesignalet, der skal afgives med Diafon, til To-Stød hver  $20^s$ , Stød  $2^s$ , Pause  $2^s$ , Stød  $2^s$ , Pause  $14^s$ .

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

- 2324. Chile. Patagonian Channels. Smyth Channel. Mayne Channel. Paso Summer. Oplysning om Lystønde.**  
(N. t. M. Nr. 37/2453. Washington 1934.)  
Lystønden paa  $52^{\circ} 19' 07'' S.$   $73^{\circ} 38' 43'' W.$ , i *Paso Summer*, viser hvidt Et-Blink hver  $2^s$ , Blink  $0,6^s$ , Mørke  $1,4^s$ .
- 2325. Chile. Ancud Bugt. Punta Chulao SW. Grund.**  
(N. t. M. Nr. 1582. London 1934.)  
E. f. S. Nr. 12/634 1934 annulleres og erstattes med:  
En Grund med  $2,7$  m Vand er fundet paa c.  $42^{\circ} 18' S.$   $72^{\circ} 52' W.$ ,  $1,2$  Sm  $228^{\circ}$  fra N.-Spidsen af *Punta Chulao*.
- 2326. Panama. Panama Bugt. Chame Bugt. Pan de Azucar. Oplysning om Fyr.**  
(N. t. M. Nr. 36/2372. Washington 1934.)  
*Pan de Azucar* Fyr paa  $8^{\circ} 42' 44'' N.$   $79^{\circ} 44' 34'' W.$  viser hvidt Et-Blink hver  $7^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $6^s$ . Flammens Højde: 87 m. Synsvidde: 12 Sm. Fyret er synligt hele Horisonten rundt.  
(E. f. S. Nr. 31/1834 1934.)
- 2327. Costa Rica. Nicoya Bugt. Puntarenas Andavning. Oplysning om Fyr.**  
(N. t. M. Nr. 36/2373. Washington 1934.)  
1. *Blanca Islet* Fyr paa  $9^{\circ} 32' (00'') N.$   $85^{\circ} 06' (30'') W.$  viser hvidt Et-Blink hver  $5^s$ . Flammens Højde: 99 m. Synsvidde: 25 Sm. Et 30 m højt Tremmeværkstaarn paa den højeste Del af Øen.  
2. *Caño Islet* Fyr paa  $9^{\circ} 37' (20'') N.$   $84^{\circ} 40' (00'') W.$  viser hvidt Et-Blink hver  $10^s$ . Flammens Højde: 96 m. Synsvidde: 15 Sm. Et 12 m højt Tremmeværkstaarn paa den yderste Pynt af *Caño Island*.  
3. *Negritas Island* Fyr paa  $9^{\circ} 49' (15'') N.$   $84^{\circ} 49' (30'') W.$  viser hvidt Et-Blink hver  $5^s$ . Flammens Højde: 47 m. Synsvidde: 15 Sm. Et 12 m højt Tremmeværkstaarn paa E.-Pynten af *Negritas Island*.
- 2328. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. San Francisco Bugt. Angel Island. Point Knox Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 37/2460. Washington 1934.)  
*Point Knox, Angel Island*, Fyr paa c.  $37^{\circ} 51' N.$   $122^{\circ} 27' W.$  er forandret fra at vise rødt, fast Lys til at vise rødt Lys med En-Formærkelser hver  $10^s$ , Lys  $5^s$ , Mørke  $5^s$ . Flammens Højde: 15 m.

## IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

## 2329. Comorerne. Mayotta Island. Baaker findes ikke.

(N. t. M. Nr. 1600. London 1934.)

Baakerne, der i Kortet er angivet at ligge paa nedennævnte Pladser, eksisterer ikke mere:

- a. Paa *Amoro Point* c. 2 Sm NW. for *Bandéli Passage*.
  - b. c. 0,7 Sm NW. for (a).
  - c. Paa N.-Enden af *Bandéli Reef* og S.-Siden af *Bandéli Passage*.
  - d. Paa *Laminoir Reefs* c. 2 Sm SW. for *Bandéli Passage*.
- Bandéli Passage*: c. 12° 53' S. 45° 16' E.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

## 2330. (T). Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Kronprins Frederiks Bro spærret midlertidigt for Gennemsejling.

I Henhold til Bestemmelserne i § 6, sidste Stykke, i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1930 med senere Ændringer bestemmer Søfartsministeriet herved følgende:

Grundet paa forestaaende Anbringelse af en Strømpille vil Sejlløbet gennem *Kronprins Frederiks Bro* ved *Frederikssund* være spærret 1 til 2 Dage i Tiden fra den 10. d. M. til den 14. d. M.

Tidspunktet for Afspærringens Foretagelse vil blive bekendtgjort gennem Radioavisen samt meddelt *Hundested* Lodseri, *Frederikssund* Havneudvalg og *Roskilde* Havneudvalg senest 2 Dage forinden Afspærringen foretages.

c. 55° 50½' N. 12° 02½' E.

## 2331. Island. Reykjavik. Klokkeslæt for Udsendelse af Vejrmeldelser pr. Radio forandret.

(A. f. s. Nr. 8/18. Reykjavik 1934.)

Udsendelsen fra *Reykjavik* Radiotelegrafstation (TFA) af Vejrmeldelser i Forbindelse med radiotelefoniske Meldelser til Skibe, der tidligere i Tidsrummet 1. September—31. Maj paa Bølgelængde 1639 m udsendes Kl. 0140 (*islandsk* Middeltid), foregaar fremtidig i Stedet for Kl. 0115 (*islandsk* Middeltid).

(E. f. S. Nr. 5/312 1934. Islandske Loda, Side 26.)

## Tillæg.

## I. Østersøen.

## 2332. Danmark. Møn N. Hellehavn Nakke NW. t. N. ¼ N. Vrag.

En Mast med Sejl, formentlig fast i et Vrag, er observeret i c. 14 m Vand c. 3,6 Sm NW. t. N. ¼ N. for *Hellehavn Nakke* Fyr. Stedet er afmærket med en Bøje og vil nærmere blive undersøgt.

c. 55° 03'¾ N. 12° 27'¾ E.

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

## AKTIESELSKABET MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450 Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K



REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTEURER

### BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN



KONTRAHENTER FOR  
STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS



Forsikrings-Aktieselskabet  
**"SKANDINAVIA"**

Stiftet 1899

Aktiekapital 10 Millioner Krøner



SØ- og TRANSPORTFORSIKRINGER  
samt  
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

KONGENS NYTORV 6 · KØBENHAVN K.  
Telefon 9316 Telgr. Adr. Reassurance

## FRIED. KRUPP

GERMANIAWERFT

AKTIENGESELLSCHAFT

KIEL

### SKIBSBYGNING

FRAGT- & PASSAGERSKIBE AF  
ENHVER STØRRELSE OG TYPE

SPECIALITET:

TANKSKIBE OG  
LUKSUSYACHTS

EGNE DOKANLÆG  
FOR REPARATIONER  
OG OMBYGNING

### MASKINBYGNING

DIESELMOTORER - DAMPKEDLER  
TRYKLEJER

REPRÆSENTANT FOR DANMARK:  
INGENIØR ALLAN THIERRY  
TOLDBODVEJ 28 TLF. C. 10036 KØBENHAVN K.

# DRUËTA

Druedrikken  
med  
Mælkesyre

## CARLSBERG

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## AALBORG

**RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.***(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)***AALBORG**

LLOYD'S AGENT

Telefon: 4120  
Statstelefon: 16Telegram-Adr.:  
»Maritime«

## HOLBÆK

**JØRGEN L. FISKER***(H. MUNCH'S EFTFL.)*

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

*(SHIPBROKERS SCHIFFSMAKLER SKEPPSMAKLARE)*Telefon Nr. 166 HAVNEVEJ 40  
**HOLBÆK** Telegr.-Adr.: »Fisker«ENESTE EDSVORNE MÆGLER PAA PLADSEN  
Lloyds Agent

Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, A/S, København.

## ASSENS

**ALFRED LARSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER

**ASSENS**TELGR.-ADR. „SHIPPING“, — STATS-TELF. 10. — TLF. 200.  
PRIVAT TELEFON: ASSENS NR. 480.

## KALUNDBORG

**JØRGEN SCHULTZ**

Statsautoriseret Skibsmægler

TLGR. ADR. **KALUNDBORG** TLGR. ADR.  
SCHULTZ SCHULTZ

Lloyds Agent

**Befragtning, Klarering, Assurance,  
Stevedoring og Spedition.**

TELEFON NO. 4. 601.

— STEVEDOREKONTORET 626.

## BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**

SKIBSMÆGLER

**BANDHOLM**

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

## KOLDING

**A. G J Ø R D I N G****KOLDING**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING ·-· KLARERING ·-· SPEDITION ·-· ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

## ESBJERG

**C. BREINHOLT**

SKIBSMÆGLER

INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN

**ESBJERG**

Britisk Vice-Consul — Lloyds Agent

Telefon 57 &amp; 1262 — Statstef. 8. Telegramadr.: Breinholt.

## KØBENHAVN

**ALFRED CHRISTENSEN**

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43 Telf. 221

Dampskibsreder

Dampskibs- og Havariagent

Befragtningsforretning

## MARIAGER

**J. LAURITZEN'S EFTF.  
MÆGLERFORRETNING***(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler).***ESBJERG**Telgr.-Adr.  
»Lauritzen«Telefon: 3  
» 822**P. RUDBECK-LARSEN · MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

Edsvoren Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1 — Statstef.: Mariager Nr. 6

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“  
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

## FAABORG

**P. A. NIELSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLER

BEFRAGTNINGSFORRETNING

SPEDITION — ASSURANCE

**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 509

## NAKSKOV

**Casper Andréa's Eftflg.**

ved

**Halfdan Rasmussen**

edsv. Skibsmægler

**NAKSKOV**

Telegr.-Adr.: „Andrea“

Statstelefon Nr. 7  
Telefon Nr. 108, 408 & 618

## FREDERICIA

**JULIUS MORTENSEN**

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

LLOYD'S AGENT — BRITISH VICE-CONSULATE

*(GRUNDLAAGT 1876)***FREDERICIA**TELEGR.-ADR.: „MORTENSEN“ TELEF. NR.  
THE BOE CODE - SCOTT'S CODE 10th ED. 87 OG 464

## NØRRESUNDBY

**N. C. BACH**

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

**NØRRESUNDBY**

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 41

TORS DAG 11. OKTOBER 1934

41. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1934

Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleums A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegrafelskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phønix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugserelskaber.

## FRA UGE TIL UGE

Af Axel Gerfalk.

### STORE ITALIENSKE PLANER

Vor italienske Korrespondent meddeler os, at "The Italo-Somala Line" har besluttet fra 1. November at paabegynde en Fart med Afgang hver fjortende Dag fra Genua til Neapel, Sicilien, Gdynia og Stockholm. Denne Rute skal betjenes af Damperne »Frutta d'Italia«, »Fior d'Arancia« og »Fior di Limone«. Strækningen Italien-Nordeuropa skal tilbagelægges paa en 9—10 Dage. Vi forstaar, at »The Italo-Somala Line«, som ikke faar nogen Understøttelse fra den italienske Regering, er et Foretagende paa sine Begyndelsesstadier, og at Selskabet ligeledes paa-tænker at aabne en Ekspressrute fra Sicilien til Liverpool samt en Rute fra Sicilien til Danzig og Finland. Alle disse Ruter skal betjenes af Skibe af lignende Type som ovennævnte tre Skibe — Skibe, der alle er forsynet med ventilerede Lastrum, beregnet paa at transportere Frugt fra Sicilien. Man maa i denne Forbindelse huske, at »The Italo-Somala Line« allerede er engageret i en Ekspressfrugttransportrute mellem italiensk Somaliland og Genua, hvilken Rute under Firmaet Marsano & Ballesteros i Genuas Ledelse har haft en uhyre Betydning for Italiens omfattende Bananhandel.

I den senere Tid har jeg, skriver vor Korrespondent, haft Lejlighed til personligt at træffe en af Lederne af »The Italo Somala Line«, som understregede overfor mig, at de nye Ruter i Samarbejde med de Ruter, der opereres af »The Adria Line« i Fiume og som dækker Belgien, England, Tyskland og Holland, hvilke Lande ikke vil betjenes af »The Italo-Somala Lines« Skibe, for at der ikke skal opstaa Konkurrence mellem italienske Redere indbyrdes, vil faa stor Betydning for Fremmeelsen af Skibsfarten og Handelen mellem Nordeuropa og Middelhavet, da det ikke alene er den italienske Regerings Maal at fremme Salget af italienske Produkter i Udlandet, men tillige er rede til at fremme Salget i Italien af de Landes Produkter, som køber italienske Varer. Vi modtager, udtalte »The Italo-Somala Lines« Leder ikke Subvention fra den italienske Regering, da vi er af den Formening, at Transporten af Frugt ikke lader sig underkaste de Restriktioner, man almindeligvis belæmper »mail contracts« med.

### LAURITZEN FRUGT-LINIE FRA PACIFIC TIL EUROPA

David R. Girdwood, Direktør for Girdwood Shipping Co., offentliggør i de amerikanske Søfartsblade, at Konsul J. Lauritzen har besluttet at deltage i Frugttransporten fra Pacifikkysten til europæiske Havne.

Motorskibet »Asta«, der ankommer til Puget Sound den 29. Oktober, aabner den nye Lauritzen Rute. Alle Rutenes Skibe bliver 15 Knobs Motorskibe, bygget specielt for Transport af frisk Frugt.



## SØFARTSMØDE I OSLO

I Gaar afholdtes i Oslo et Møde mellem Repræsentanter for de tre skandinaviske Landes Skibsfartsorganisationer. I disse Møder deltog ligeledes Repræsentanter for de nordiske Regeringer.

Der foreligger intet om, hvad der i disse Dage drøftes i Oslo. Men Nærværelse af Regeringsrepræsentanterne tilkendegiver, at den kommende Skibsfartskonference i London er Genstand for Meningsudvekslinger. Som bekendt var de tre nordiske Lande de første, der officielt anmodede Englands Regering om at sammenkalde en Konference til Drøftelse af en Rationaliseringsplan for den internationale Skibsfart. Det var Meningen, at det officielle Danmark ved denne Lejlighed blev repræsenteret af Kontorchef E. Krogh i Ministeriet for Søfart og af Fuldmægtig P. Villadsen fra samme Ministerium. I sidste Øjeblik blev Kontorchef Krogh desværre syg og maatte sende Afbud; Kontorchefen var paa sit Kontor i Mandags og skulde rejse Tirsdag Morgen til Oslo, men i Løbet af Mandag Eftermiddag følte han sig syg og maatte gaa til Sengs med høj Feber og andre Angina-Symptomer.

Selve Skibsfartsdelegationen omfatter Direktør J. A. Kørbing, Skibsreder A. P. Møller, Skibsreder H. A. Hansen og Rederiforeningens Direktør E. Mægaard.

### LONDON KONFERENCEN IGEN UDSAT

Den internationale Skibsfartskonference, hvortil International Shipping Conference paa Foranledning af den engelske Regering har indbudt, er igen blevet udsat. Først var det Meningen at afholde Konferencen den første Oktober, saa blev Mødet udsat til medio November, og nu er den 3. December udset til at være Dagen.

Grunden til Udsættelsen er i første Linie Ønsket om ogsaa at have Amerikanerne og Japannerne med til Konferencen, og ingen af disse kunde deltage med saa kort Varsel.

### ENGLÆNDERNE KAN

De engelske Assurandører har alle Dage yndet den muntre Paradoks, at et Assuranceselskab lever af at betale Skader.

I disse Dage er dette blevet demonstreret paa særlig fornem Maade. Til Trods for de mange Forsømmeligheder udvist under den amerikanske Luksusdamper »Morro Castle«s Brand og Forlis den 8. September, har de engelske Kasko-Assurandører allerede forrige Uge udbetalt de 1,400,000 Dollars for hvilket dette Skib var forsikret i England.

### SMERTELIGT TAB FOR HANDELSFLAADEN

Den danske Handelsflaade har lidt et beklageligt Tab ved Forliset af Dampskibsselskabet *Orient's* pragtfulde Motorskib »Victoria«, der strandede Fredag Aften paa Klipperne ved Porpoise Head 64 miles fra Adelaide. Assurandørerne har opgivet at redde Skibet, der som Vrag staar i Klipperne. Besætningen er reddet alle tredive Mand, og Bugserbaadene, der en Tid lang troede at kunne slæbe »Victoria« af, har forladt Vraget.

»Victoria«, der førtes af Kaptajn H. Jacobsen, kom fra Macatea, en af Selskabsøerne, med Last til Adelaide. »Victoria«, der maaer 4500 Brutto Tons med

en Lastekapacitet af 8200 Tons, blev bygget i Nakskov i 1928; dets Maskine er paa 3000 I.H.K.

»Victoria« repræsenterede en Skibstype, som er en Pryd for den danske Trampflaade. Det var forsikret i danske Selskaber, men en stor Del af Forsikringssummen er genforsikret i udenlandske Selskaber.

Det er vel mere end sandsynligt, at Rederiet med det samme giver Ordre til at erstatte dette Skib med en Nybygning fra dansk Værft.

## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

### DEN MÆGTIGE CHANCE

Den Omstændighed, at man endnu ikke har fundet en fælles skandinavisk Rationaliseringspolitik, maa ikke opfattes som noget Udtryk for et Ønske om at vanskeliggøre Konferencens Arbejde, ligesom den heller ikke skyldes en manglende Tro paa, at en velegnet Rationaliseringsplan kan findes, i Særdeleshed i Betragtning af, at det var fra disse Lande, at Tanken om saadanne Planer oprindelig udgik.

Men skandinaviske Redere føler, at de nye britiske Handelsstraktater, eller rettere Klausulen om Præference for britisk Tonnage i disse Traktater, staar i den stærkeste Modstrid med de skandinaviske Rederes Interesser. Mange Redere i disse Lande indtager derfor nu den Holdning, at de vil betænke sig to Gange, før de endnu engang gaar med til, at deres Initiativ hænges af flere nye Restriktioner. I et aabent og ubegrænset Marked kan de skandinaviske Redere konkurrere med et hvilket som helst Lands Redere, ligegyldigt om de paagældende faar Subsidier eller ej. Det har de vist ved at have den laveste Procentsats for oplagte Skibe, men konkurrere mod Monopol og Diskriminationsaftaler, kan de naturligvis ikke, hvis de bindes paa Hænder og Fødder.

Det er klart, at den engelske Handelsminister Walter Runciman er opsat paa at undgaa, at Konferencen bliver en Fiasko, og har opmuntret til at faa belyst fra alle Sider, hvad der kan siges for og imod en generel Rationaliseringsplan.

Det er ikke den Holdning, som skandinaviske, kontinentale og oversøiske Skibsfartsorganisationer indtager, der alene bærer Ansvaret for, at Konferencen er blevet forhalet og udsat. Divergerende Opfattelser blandt britiske Redere bidrager ogsaa deres hertil. Der findes ingen enstemmig Holdning indenfor den britiske Skibsfartsverden til en saadan international Rationaliseringsplan. Dette skyldes i nogen Grad Løftet om en betinget Subsidie til britiske Trampfart paa 2 Millioner Pund Sterling. Ruteselskaberne mener, de er lige saa haardt ramte som Trampskibsselskaberne, og de er ikke bange for at sige det. Mr. Lawrence D. Holt, den kendte Liverpoolreder, udtalte i Fredags, at Problemet var at finde flere Ladninger for de britiske Trampskibe uden at rette et Slag mod de britiske Ruteskibe. »Den Omstændighed, at man bevilligede Subsidier for den Ladning, der transporterendes i Henhold til et Certeparti, mens man nægtede at subsidiere den samme Ladning, hvis den transporterendes i Henhold til »bill of lading«, var at øde Subsidiet bort paa en Sænkning af Fragtraterne til Skade for Ruteselskaberne.« En brillant Maade at udtrykke Situationen paa!

Det er ike nogen let Sag for Minister Runciman at styre den rette Kurs mellem saa mange Skyllaer og Kacybdiser. Men sikken et Held, at han gør sig den Umage. Han er den første europæiske Kabinetminister, der nogen sinde for Alvor har forsøgt at løse det vigtigste Problem indenfor international Skibsfart. I denne Henseende kan han stole paa sin trofaste Medarbejder Lord Essendon. I Onsdags udtalte denne store Shippingmand som sin Overbevisning, at Skibsfartsindustrien nu havde en mægtig Chance paa Haanden til at etablere sin Fremtid paa et mere solidt Grundlag, og det er min Forhaabning, udtalte han, at de ikke lader Lejligheden gaa fra sig. Lord Essendon fortsatte: »Der vil blive Brug for meget Storind i de kommende internationale Diskussioner, og mange Problemer maa mødes med aaben Pande og behandles i en broderlig Samarbejds Aand.«

*Scandinavian Shipping Gazette.*

## VAREOMSÆTNINGEN OVER DANZIGS HAVN

I AUGUST MAANED 1934

Generalkonsulatet i Danzig indberetter, at man fra det statistiske Kontor har modtaget en Vægt- og Værdistatistik

over Ind- og Udførslen af Varer over Danzigs Havn i August Maaned:

	Indførsel		Udførsel	
	Mængde i T.	Værdi i G.	Mængde i T.	Værdi i G.
1. Frembringelser af vegetabil Oprindelse .....	5,855.9	1,078,920	69,071.3	6,334,547
2. Frembringelser af animalsk Oprindelse .....	5,504.8	1,166,226	296.1	375,307
3. Frembringelser af mineralsk Oprindelse .....	67,889.8	1,269,108	283,063.0	3,628,304
4. Voks, Fedt og Olie af vegetabilsk og animalsk Oprindelse .....	905.2	279,370	27.4	6,858
5. Næringsmidler og Tobak .....	2,261.5	314,746	1,799.6	237,099
6. Kemiske og farmaceutiske Frembringelser .....	2,520.8	455,417	4,985.7	309,554
7. Læder, Pels- og Lædervarer .....	68.4	124,138	9.3	20,525
8. Raastoffer til Tekstilvarer og Frembringelser deraf ..	878.4	1,745,134	269.9	322,028
9. Kautsjuk og Frembringelser deraf .....	307.5	506,468	14.8	16,158
10. Træ og Trævarer .....	3,400.1	367,768	90,856.9	6,857,104
11. Papir og Frembringelser deraf .....	1,437.6	254,045	131.0	24,097
12. Stenhuggerarbejder, keramiske Frembringelser, Glasvarer .....	42.8	22,502	16.1	4,325
13. Metaller og Frembringelser deraf .....	1,662.6	504,716	7,434.1	1,121,309
14. Maskiner og Apparater, elektriske Remedier .....	289.9	594,156	138.5	106,766
15. Transportmidler .....	33.2	80,022	0.8	4,000
16. Vægle, Præcisionsværktøj -Instrumenter og Apparater, optisk Værktøj, Instrumenter og Apparater, Skrivemaskiner, Ure, Musikinstrumenter .....	9.7	69,667	—	339
17. Vaaben og Ammunition .....	0.1	500	—	—
18. Hatte, Paraplyer, Stokke, Modeartikler .....	—	—	0.1	1,000
19. Forskellige Frembringelser, som ikke er indeholdt i andre Positioner .....	1.1	4,939	0.7	2,854
20. Kunstværker og Museumsgenstande .....	—	—	0.1	300
21. Andet .....	—	632	—	—
	93,068.9	8,838,474	458,115.4	372,474

Til Sammenligning skal anføres, at Indførslen i Juli Maaned androg 61,549.7 t. til en Værdi af 7,019,464 G.; her er altsaa en stor Stigning, nemlig 31,000 t. eller over 50 pCt. vægtmæssigt og 1.7 Mill. G. eller ca. 24 pCt. i Værdi. Stigningen skyldes hovedsageligt Gruppe III med en Stigning af ca. 15,000 t. Erts og ca. 18,000 t. Kul.

Udførslen androg i Juli Maaned 447,451.6 t. til en Værdi af 20,192,029 G., her er altsaa vægtmæssigt en mindre Stigning paa 11,000 t. eller smaa 3 pCt., medens der er en Nedgang i Værdi paa ca. 1 Mill. G. eller ca. 5 pCt.

Af hovedsageligt indførte Varer skal nævnes: ca. 3,000 t. Rug, ca. 1,000 t. Sædfry, ca. 5,400 t. Sild, ca. 40,200 t. Erts, sa. 2,000 t. Svovlkies ca. 20,000 t. Kul, ca. 1,000 t. Koks, ca. 1,100 t. Gødningsstof, ca. 3,100 t. Tøndestaver.

Af hovedsageligt udførte Varer skal nævnes: ca. 10,100 t. Hvæde, ca. 29,500 t. Rug, ca. 11,000 t. Byg, ca. 2,700 t. andet Korn, ca. 14,400 t. Mel, ca. 274,600 t. Kul, ca. 5,300 t. Kul, ca. 5,300 t. Koks, ca. 1,300 t. Melasse, ca. 3,200 t. Ammoniak, ca. 1,500 t. Gødningsstof ca. 90,900 t. Træ, ca. 4,900 t. Jern og Staal, ca. 2,000 t. Metalvarer.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

København, den 9. Oktober 1934.

I den forløbne Uge har der været en ganske livlig Befragtnings fra Vestkysten af Nord-Amerika til Australien og Østen — ogsaa noget til Europa, ligesom enkelte andre Markeder har været noget bedre repræsenteret; Fragtmarkedet som Helhed kan dog ikke siges at have undergaaet større Forandringer — og inlet til det bedre. La Plata har haft lidt mere Efterspørgsel i de sidste Dage, men Raterne er alligevel 3d. à 6d. svagere, og der maa vist ikke stilles store Forhaabninger til Oktober-Afskibninger. — Montreal noterer de samme lave Rater og faar al den Tonnage, som behøves. Australien fik en 8,100 t. fra Sydlandet til 27/6 og 7,300 t. Vestlandet 26/-, og Østens Markeder er ogsaa noget afsvækkede — forhaabentlig kun midlertidigt. Fra Sortehavet er der gjort en god Del, men Donau svigter, og Middelhavet forøvrigt lader meget tilbage at ønske. Trælastmarkedet er helt uforandret, og hvad Kulmarkedet paa Nord-Østersøen angaar, eller Kul ud til Middelhavet, er der intet at raabe op om.

**TRÆLASTMARKEDET**

Der er foreløbig ingensomhelst Forandring i Noteringerne og meget lidt Forretning — saavel fra Østersøen som fra Hvidehavet. Hvorledes Markedet vil udvikle sig i Resten af Sæsonen, kan det være vanskeligt nok at have nogen Mening om, dog burde det være indlysende, at det er meningsløst at fortsætte til de nugældende Rater. De Forpligtelser, som Rederne paatager sig — for ikke at tale om den forøgede Risiko paa denne Aarstid, betinger ganske anderledes

Fragter, end hvad der kan opnaas i Dag, og hvis det viser sig helt umuligt at forbedre Betingelserne, er Oplægning det eneste og maaske mest effektive Svar.

**KUL, KOKS etc.**

I disse Markeder spores heller ingen Tendens til Bedring. Wear-Lindholm Pier 4,000 t. 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Immingham/Tuborg 2,500 t. vistnok 3/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d., Boston/Kbhvn. 1,350 t. 4/6, Forth/god dansk Havn 2/3,000 t. 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 3/9, Forth/Præstø 500 t. 7/6, Hirtshals 700 t. 7/-. Danzig/god dansk Havn 3,900 t. 3/9. Stettin/Dublin 3,200 t. 4/9. Fra Danzig/Gdynia rapporteres en lang Række Afslutninger til Irland/Frankrig og Belgien etc., men der er ingen Opmuntring i Raterne.

**MIDDELHAVET etc.**

Kulbefragtningen har været ganske livlig, men Tilgangen af Tonnage endnu større end Efterspørgselen, og Resultatet er blevet en Afslappelse i Raterne i enkelte Tilfælde. Cardiff/V. Italien 6/9 7/-, Alexandria 6/6 7/3, Barcelona 9/6 3,400 t., Øerne 8/- 2,000 t., Østkysten/Barcelona 10/6 9/- 15/2,500 t., Marseille 7/9 8/- 4/5,000 t., V. Italien 6/9, Alexandria 7/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Palermo 7/9 4,600 t. Rotterdam/V. Italien 6/9 6/8,000 7/- 5/7,000 t.

Hjemgaaende: Frugt ca. 17/6 80/100,000 cbf., Jordnødder ca. 20/-, Saloum/Kont. Decb., Sfax/Silloth 1,600 t. 9/-, Bristol 3,000 t. 8/-, Tunis/Østkysten 4,000 t. 8/-; Alexandria har en helt god Variation af Laster, og fra Sortehavet er der sluttet mange Baade, men der er desværre ikke megen Variation i Raterne. Mariu-

pol/U.S.A. 11/3, Sortehavet/A/Hamburg 10/6, Østen 14/6, 15/-, Dalny, 15/- 15/6 Vladivostock. Donau Korn har ikke været repræsenteret i nogen Tid — udover berth Baade.

#### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Der udbydes en hel Del Laster til St. Lawrence og »outports« til lave Rater, og Wales/U.S.A. slutter en Baad nu og da til 6/3 6/6 efter Størrelse.

Montreal/p.p.U.K. noteres nede i 1/6, Leith 1/9, Montreal/Japan Skræbjern \$3.50 f.i.o. Kul Hampton Roads/Rio 9/3. Skræbjern New York/Ardrossan 4,000 t. \$3.20, 75 c. Lastning. Boston/Swansea 5,000 t. 12/6 75 c. Lastning. N. Staterne/V. Italien 17/6 gross, N. Staterne/Japan 13/9 14/3 f.i.o. Forøvrigt udbydes nogle Pitch og Pitchpinelaster, men som Helhed er det meget smaat med Laster fra Nordstaterne/Gulfen og Cuba.

Fra Vestkysten har der været en betydelig Aktivitet i Lumber, Korn og general cargo til Australien, Japan, Kina og delvis Europa, og forhaabentlig kan Efter-spørgselen fortsættes og udvides.

#### SYD-AMERIKA

Kulraten fra Wales eller Østkysten til B. Aires er noget svagere: 8/10½ à 9/- imod 9/- 9/3 i forrige Uge. Det hjemgaaende Marked er roligt med ret uforan-

drede Noteringer. Blandt de senest rapporterede Afslutninger bemærkes:

Rosario/A-R'dam 8,000 t. 15/6 Novb. Rosario p.p. 6,500 t. 16/3 Nov./Dec. Rosario p.p. 7,500 t. 15/6 Oktb./Novb. San Lorenzo/U.K.A/R'dam 5,500 t. 17/3 Novb./Dec. 5,500 t. 17/6 Dec./Jan. 6,400 t. 17/- Jan./Febr. San Lorenzo/Antwerpen 6,800 t. 15/- Novb. B. Blanca/A-R'dam 7,100 t. 13/6 Oktb. Chile/Kontinentet 6,800 t. Novb. 20/-. Chile/Kontinentet 8,000 t. Novb. 19/9.

#### ØSTEN

Syd-Australien/Europa ses sluttet til 27/6, Vest Australien til 26/-. Sydney/Dalny eller Shanghai 7,500 t. 13/6. Queensland/U.K. 8,000 t. Sukker 28/6; Whalla/Japan 8,000 t. 10/- f.i.o.; Saigon/Frankrig 26/6 Novb. 25/9 Decb. Madras/U.K. Kont. 27/- Oktb. Durban/U.K. 15/6 16/-.

#### TIMECHARTER

5,240 t. Rundrejse Canada 85 c. 4,000 t. Rundrejse Vestindien 95 c. 24/2,600 t. del. Canada redel. U.S. N.H. \$1.15/1.25. 9,200 t. del. & redel. Japan, Pacific Rundrejse 75 c. 6,700 t. del. Hampton Roads/redel. U.K. via S. Atlantic 5/- 8,700 t. del. Philadelphia/redel. Middelhavet 5/-. 8,700 t. del. Philadelphia/redel. Middelhavet 5/-. 9,800 m/v del. Melbourne/redel. Japan/Kina 5/-. 9,200 m/c del. Australien/redel. Japan/Kina 5/6.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

#### Mindre norske Oplægninger

Norges Rederforbund meddeler, at der pr. 1. Oktober var oplagt 70 norske Skibe paa ialt 360,483 tons d.w., heraf var der 24 Tankbaade paa ialt 222,015 tons d.w. Pr. 1. September var der oplagt 87 Skibe paa tilsammen 487,403 tons d.w., deraf 38 Tankbaade paa tilsammen 360,130 tons d.w.

Gennemsnitsstørrelsen af de oplagte Skibe var 5,150 tons d.w. pr. 1. Oktober mod 5,600 tons d.w. pr. 1. September. Og udtrykt i Procenter af den udenrigsgaaende Tonnage var Oplægningen 6.8 pCt. pr. 1. Oktober mod 9.2 pCt. pr. 1. Sept.

Som det fremgaar af ovenstaaende er 14 Tankbaade paa tilsammen 138,115 tons d.w. sat i Fart i den forløbne Maaned, hvilket staar i Forbindelse med det forøgede Behov for Tanktonnage. Af Flaaden som Helhed er der gaaet ud af Oplægningen 17 Skibe paa ialt 126,920 tons d.w.

#### Russisk Lægehjælp i Søen pr. Radio

Ifølge en Meddelelse i Pressen vil saavel for Leningrads Havn som Unionens øvrige Havnes Vedkommende de internationale Kode-Signaler blive indført i Løbet af Juli Maaned d. A. I Koden findes en særlig Afdeling for medicinske Spørgsmaal.

I Tilfælde af at der paa et Skib ikke findes nogen Læge, kan Kaptajnen pr. Radio i Tilfælde af Sygdom, som han ikke selv er kompetent til at behandle, indhente Raad og Anvisning fra nærmeste Havns Lægestation.

Første Del af den medicinske Kode angaar Karantænesignaler; Signalerne afgives af Skibet til Bestemmelsehavns Lægestation ikke tidligere end 12 Timer og ikke senere end 4 Timer før dels Ankomst til Havnen.

### KØBENHAVNS VANDFORSYNINGSS-SELSKAB

Vi undertegnede anbefale os med fersk Vand, baade til Køder og Drikkevand, til alle Skibe, der anløbe København.

◀ Ring os op ved Dag eller Nat gennem vore Telefoner: ▶

Dag Telefon: Nat Telefon:

Amager 5366 y og Amager 5637.

O. Møller & H. C. Richardt.

Brug **Holzappel's International** Skibsfarver til INDEN- OG UDENBORDS **DANSK ARBEJDE**  
St. Annæplads 16. Telefon 5601. København K.

Anden Del af den medicinske Kode angaar Sygdomsdiagnoser.

Tredie Del af den medicinske Kode bestaar af Raad vedrørende Besætningens Helbredstilstand.

#### OVERSIGT

over Antallet af Skibe og Tonnagemængden fordelt efter Nationalitet, indgaaet til Rotterdam i August 1934, samt Antallet af udgaaende Baade

NATIONALITET	INDGAAEDE SKIBE		UDGAAEDE SKIBE	
	Antal (Damp- og Motorskibe)	Netto-Tons	med Lادن.	i Ballast
Argentina	1	3,129		
U. S. A.	12	43,438	10	1
Belgien	3	3,427	3	
Brazil	1	4,965	1	
Danzig	2	9,965	2	1
Danmark	18	41,679	6	8
Tyskland	254	359,712	191	62
Ægypten			4	
Estland	2	1,248	1	
Finland	15	17,356	10	3
Frankrig	60	77,191	54	9
Grækenland	10	26,196	7	5
Storbritanien	179	267,034	128	37
Italien	35	102,929	36	4
Jamaica			3	
Jugoslavien	4	12,424	1	2
Japan	8	37,120	6	1
Letland	16	26,146	4	13
Lithauen	2	977		2
Nederlandene	265	410,049	173	52
Norge	56	113,267	34	22
Panama	1	3,131		1
Østrig	2	267	1	
Polen	8	6,770	6	1
Portugal	3	3,263	3	1
Rumænien			1	
Rusland	7	16,925	4	3
Spanien	7	14,469	6	1
Sverige	65	66,014	49	13
Ialt: 1,036		1,669,068	744	242

Ialt udgaaet: 986 Skibe.

Telefon Helrup 1619 **HERSKIND & WULFF** Telefon Kontor 8712  
Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning Amaliegade 41  
Salg af  
Nutidens bedste elektriske Kedelrensnings- & Rustbankningsmaskiner  
Brug Kedelrensningsbriketten **RENSO**, er syrefri og renses ufejlbarlig. Benyt vore Specialolier: H. & W. Olie Nr. 1 til Indsmøring af Bundtanke, Kulkasser og Rendestene. — H. & W. Dækklak, hurtigtørrende til Paasmøring af Hoveddak og Mellemdek.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

FORTSAT FRA SIDE 464

SKIVE

SVENDBORG

**AAGE BERING**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**SKIVE**TELEFON:  
386 & 786TELEGRAM-ADR.  
"MÆGLEREN"**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**SVENDBORG**TELEGRAM-ADR.: SHIPPING  
THE BOE CODETELEFONER: 1151—955  
PRIVAT: 1551

SVENDBORG

VEJLE

**E. W. v. d. HUDE & SØN**

Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852

**SVENDBORG**STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE  
LLOYD'S AGENT TYSK KONSULAT

Telefoner: 25, 133, 262 og Stat 2. Telegr.-Adr.: »Hude«, Svendborg.

**F. H. Lauenborg Christensen**

(C. HOLMS EFTERF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

*Vejle*

TELEFONER: 11 OG 12

TELEGR.-ADR.: »ACTING«

**POLSK-ITALIENSK  
SAMARBEJDE****ITALIENSK VÆRFT OPRETTER REPARATIONS-  
VÆRFT I GDYNIA**

Det polsk-italienske Samarbejde er i stadig Vækst, siden Polen besluttede sig til at lade sine lo store Amerikabaade bygge paa italiensk Værft. Navnlig er Eksporten af polske Kul til Italien steget i saa stærk Grad, at denne Udvikling har foraarsaget Bekymring i andre kul-eksporterende Lande.

Dansk Søfarts Tidende erfarer, at Signor Antonio Cosulich af den berømte italienske Skibsfarts- og Skibsbygnings-Familie har tilbragt nogen Tid i Warszawa og Gdynia. Man har drøftet Mulighederne for at bygge et Reparations-Værft i Gdynia, saa at Polen ikke fremtidig behøver at sende sine Skibsreparationer til udenlandske Værfter. Resultatet af disse Forhandlinger er blevet, at et saadant Værft bygges i Fællesskab og drives af det kendte italienske Skibsbygnings-firma *Cantieri Riuniti dell Adriatico i Trieste*, paa hvis Beddinger den polske Amerikalines Skib »Polonia« skal gennemgaa forskellige Reparationer.

Under Cosulichs Besøg i Polen har man ogsaa drøftet Mulighederne for at starte en regelmæssig og direkte Ruteforbindelse mellem Gdynia og visse Adriaterhavne.

**Fragratetallet for August 1934**

Januar—Marts 1925 gsntl..... 100.0

August 1933.....	99.2	Marts 1934.....	97.5
September —.....	98.6	April —.....	97.0
Oktober —.....	99.3	Maj —.....	96.6
November —.....	98.3	Juni —.....	97.7
December —.....	98.9	Juli —.....	98.8
Januar 1934.....	99.7	August —.....	100.7
Februar —.....	99.3		

Fragratetallet steg fra 98.8 i Juli til 100.7 i August.

En væsentlig Del af Stigningen skyldes, at den foregaaende Maanedes Opgang i Kulraterne er fortsat i August. Endvidere kan nævnes, at der har været en betydelig Stigning i Fragterne for Sojabønner samt for Korn fra La Plata og fra Australien.

Den oplagte Tonnage blev i August formindsket med 12,000 Brutto Reg. Tons.

**POSITIONSLISTE PR. 9. OKTOBER 1934**

A

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
s.s. *A. J. Ohlsen*, Lauritzen, afg. Einden 7.10. til Horsens.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aalborg*, ank. Danzig 7.10.  
s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *Aarø*, Larsen, ank. Ghent 3.10.  
m.t. *Aase Mærsk*, ank. Vladivostock 27.9.  
s.s. *Activ*, Lorentzen, afg. Danzig 1.10.  
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Göteborg 9.10. udg.  
s.s. *Agnete Mærsk*, ank. New York 28.9.  
s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Moss forv. 10.10. til River Plate.  
s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
m.s. *Alfa*, Christensen, ank. Leningrad 8.10.  
s.s. *Alfa*, pass. Lissabon 2.10.  
s.s. *Algarve*, Lund, afg. Barcelona forv. 12.10. til Taragona.  
m.s. *Alsia*, Heindorn, afg. Bangkok 8.10. til Singapore.  
s.s. *Alssund*, Nielsen, ank. Philadelphia 7.10.  
s.s. *Amalienborg*, ank. London 29.9.  
m.s. *Amerika*, Knudsen, afg. Southampton 8.10. til St. Thomas.  
m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Singapore 23.9.  
m.t. *Anna Mærsk*, ank. Shanghai 27.9.  
s.s. *Anna*, ank. Almeria 1.10.  
m.s. *Annam*, Kragelund, pass. Cape of Good Hope 4.10. p. R. t. Dakar.  
m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Santos 6.10. til Kbhvn.  
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Bahia 2.10. til Kbhvn.  
s.s. *Arnold Mærsk*, afg. Leningrad 25.9.

B

- s.s. *Askø*, Kolster, afg. Almeria 3.10. til Granton.  
s.s. *Askø*, Kolster, afg. Almeria 3.10. til Granton.  
m.s. *Asnæs*, Ankersen, p. R. t. Runcorn.  
m.s. *Astoria*, Nørregaard, ank. Ørnsköldsvik 6.10.  
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Kbhvn. 11.9.  
m.s. *Australien*, Rasmussen, pass. Gibraltar 7.10. p. R. t. Antwerpen.  
s.s. *Beira*, Kjær, afg. Hamborg 13.10. til Kbhvn.  
s.s. *Bellona*, Hansen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
s.s. *Benedikt*, Ellehammer, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro-Nykøbing F. Ruten.  
m.t. *Bente Mærsk*, afg. Dakar 16.9.  
s.s. *Berghus*, Peronard, afg. Kbhvn. 10.10. til Vestnorge.  
s.s. *Betty Mærsk*, afg. Zaandam 25.9.  
s.s. *Betty*, pass. St. Miguel 21.9.  
s.s. *Birgit*, Lisberg, pass. Casablanca 6.10. p. R. t. Le-Havre.  
s.s. *Birte*, Pedersen, afg. Aalborg 1.10. til Westindien.  
s.s. *Bodil*, pass. Dungeness 27.9.  
s.s. *Bogø*, Nielsen, ank. Hull 4.10.  
m.s. *Boringia*, Væring, ank. Penang 10.10.  
m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. River Plate 27.9.  
s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Danzig 3.10.  
s.s. *Botnia*, Ekholt, ank. Kbhvn. 30.9.  
s.s. *Brasilien*, Aggerholm, afg. Tyne 21.9.  
m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Rosario 26.9.  
s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Kbhvn. 6.10.  
s.s. *Britta*, pass. Ushant 2.10.  
s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Kbhvn. 16.10. til Antwerpen.  
s.s. *Brosund*, Hansen, ank. Caibarien 7.9.  
s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Kbhvn. 11.10. til Odense.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

9. 10. 34

LONDON .....	22,40	MADRID .....	62,95
NEWYORK .....	458,50	AMSTERDAM .....	312,20
BERLIN .....	184,90	STOCKHOLM .....	115,65
PARIS .....	30,45	OSLO .....	112,70
ANTWERPEN .....	107,50	HELSINGFORS .....	9,95
ZÜRICH .....	150,20	PRAG .....	19,35
ROM .....	39,55	WARZAWA .....	87,50

## C

m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, ank. Rosario 27.9.  
 s.s. *Carmen*, ank. Dunkirk 3.10.  
 m.t. *Caroline Mærsk*, afg. Tampico 14.9.  
 m.s. *Caroline*, Jørgensen, ank. Leningrad 5.10.  
 m.s. *Chastine Mærsk*, afg. Tampico 5.9.  
 m.s. *Chile*, Hansen, ank. Kbhvn. 10.10.  
 s.s. *Christiansborg*, afg. New York 8.10.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. Marseilles 7.10.  
 s.s. *Cimbria*, Bencke, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Holm, ank. Bordeaux 7.10.  
 m.s. *Columbia*, Barfoed, pass. Lombæk lsl. 6.10.  
 m.s. *Concordia*, Møller, ank. Kbhvn. 2.10.  
 s.s. *Cornelia Mærsk*, afg. Boness 26.9.  
 m.s. *Cornwall*, Madsen, pass. Kbhvn. 8.10. p. R. t. Thors-  
 havn.  
 s.s. *Cyril*, Farup, ank. Garston 6.10.

## D

s.s. *Dagmar*, Rosenhøj, afg. Kbhvn. 13.10. til London.  
 s.s. *Dagmar*, pass. Gibraltar 2.10.  
 s.s. *Dana*, Bang, afg. Alexandria 4.10. til Avonmouth.  
 m.s. *Danmark*, Hjernum, ank. Rotterdam 6.10. hjg.  
 s.s. *Delaware*, Christensen, afg. Tyne 24.9.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Aalborg 19.10. til Newcastle.  
 s.s. *Dorrit*, afg. Majori 29.9.  
 s.s. *Dorthea*, Christensen, ank. Archangel 6.10.  
 s.s. *Douro*, Hansen, afg. Memel 13.10. til Kbhvn.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Kbhvn. 20.10. til  
 Thorshavn.  
 s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## E

s.s. *Ebba*, afg. Peteniemi 3.10.  
 s.s. *Ebro*, Ørbech, afg. Tanger forv. 11.10. til Ceuta.  
 s.s. *Edith*, pass. St. Miguel 22.9.  
 s.s. *Effe Mærsk*, ank. Hull 27.9.  
 s.s. *Egholm*, Nielsen, afg. Marseille 13.10. til Genua.  
 s.s. *Elie*, Larsen, ank. Dublin 5.10.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, ank. Dover 27.9.  
 s.s. *Ellensborg*, afg. London 5.10.  
 s.s. *Elsborg*, ank. Port Talbot 6.10.  
 s.s. *Emanuel*, Christensen, ank. Kbhvn. 5.10.  
 m.t. *Emma Mærsk*, afg. Havre 23.9.  
 s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Newport 12.9.  
 s.s. *Energi*, Jørgensen, afg. Leningrad 1.10. til Papenburg.  
 m.s. *England* (D.F.D.S.), Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ru-  
 ten.  
 s.s. *England* (D.F.K.), Steengade, ank. Aarhus 7.10.  
 s.s. *Enighed*, Kristoffersen, ank. Papenburg 2.10.  
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Southampton 9.10. til Antwerpen.  
 s.s. *Erindring*, Jørgensen, ank. Papenburg 8.10.  
 s.s. *Erna*, pass. St. Miguel 28.9.  
 m.s. *Esbjerg*, Thorshøj, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Ester*, ank. Sunderland 3.10.  
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, afg. Amsterdam 8.10. til Ar-  
 changelsk.  
 s.s. *Estland*, Jørgensen, ank. Ravenna 6.10.  
 m.s. *Europa*, Dahl, afg. St. Thomas 2.10. til Southampton.

## F

s.s. *Falken*, Jønson, Kbhvn.-Nyborg-Rudkøbing-Svendborg  
 Ruten.  
 m.s. *Fanø*, Rasmussen, ank. Tønsberg 1.10.  
 s.s. *Fanø*, Korff, ank. Kbhvn. 6.10.  
 m.s. *Fanø*, ank. Tønsberg 30.9.  
 m.s. *Fionia*, Christensen, pass. Skagen 9.10. p. R. t. Middles-  
 brough.  
 m.s. *Flora*, Jørgensen, afg. Kbhvn. forv. 13.10. til Esbjerg.  
 s.s. *Flynderborg*, pass. Skagen 9.10.  
 s.s. *Fredensborg*, ank. Savona 7.10.  
 s.s. *Frederiksborg*, ank. Garston 8.10.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kol-  
 ding Ruten.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, afg. Oslo 6.10. til New  
 York.  
 s.s. *Frigga*, Nielsen, afg. Grimsby forv. 11.10.  
 s.s. *Froide*, Brinch, afg. Montreal forv. 8.10. til Kbhvn.

## G

s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Antwerpen forv. 12.10. til Kbhvn.

s.s. *Gautatyr*, Abrahamsen, ank. Liverpool 5.10.  
 s.s. *Georgia*, Jarltoft, afg. Frederikshavn forv. 10.10. til  
 Kolding.  
 s.s. *Gerda Toft*, ank. Konstantinopel 9.10.  
 s.s. *Gerda*, pass. Ushant 3.10.  
 m.s. *Gertrude Mærsk*, ank. Shanghai 29.9.  
 m.s. *Gloria*, Kromann, ank. Travemynde 7.10.  
 s.s. *Gorm*, Bastholm, afg. Houston 2.10. til Rotterdam.  
 s.s. *Grete*, pass. St. Miguel 16.9.  
 s.s. *Grønland*, Meinertz, ank. Sharpness 5.10.  
 s.s. *Guðrun Mærsk*, afg. Leningrad 16.9.  
 s.s. *Gunvor Mærsk*, afg. Cardiff 26.9.  
 s.s. *Gunver*, ank. Partington 26.9.

## H

s.s. *H. H. Petersen*, Jensen, ank. Holbæk 7.10.  
 s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Arp 6.10.  
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. Bourgas 7.10.  
 s.s. *Hans Mærsk*, afg. Gdynia 22.9.  
 s.s. *Harald*, Clemmensen, afg. Antwerpen forv. 16.10. til  
 Kbhvn.  
 s.s. *Harriet*, pass. Øland 2.10.  
 s.s. *Hebe*, Lise, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Helene*, afg. Derwenthaugh 2.10.  
 s.s. *Helga*, pass. Dungeness 29.9.  
 s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Svendborg 19.9.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Kbhvn. 2.10. til Manchester.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Liverpool forv. 15.10. til  
 Swansea.  
 s.s. *Hulda Mærsk*, ank. Danzig 27.9.

## I

m.s. *India*, Kruse, pass. Panama Kanalen 29.9. p. R. t. Los  
 Angeles Harbour.  
 m.s. *Indien*, Bronér, ank. Melbourne 6.10.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Bordeaux 28.9.  
 s.s. *Inge Mærsk*, afg. Harstad 28.9.  
 s.s. *Inger*, pass. Hammershus 28.9.  
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Rotterdam 6.10., pass. Ushant  
 8.10. p. R. t. Mostaganem & Oran.  
 m.s. *Irland*, Petersen, ank. Montreal 7.10.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Reykjavik 9.10. til Akurerpi.  
 s.s. *Ivar*, Clausen, afg. Tolkis forv. 9.10. til Sorel.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
 s.s. *Jacob Mærsk*, afg. Aalborg 27.9.  
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Aalborg 6.10.  
 m.t. *Jane Mærsk*, afg. Port Arthur 9.9.  
 m.s. *Java*, Skjoldam, afg. Mayaguez 6.10. til Panama Ka-  
 nalen, udg.  
 s.s. *Jenny*, pass. Helsingør 1.10.  
 s.s. *Jessie Mærsk*, ank. Murmansk 27.9.  
 s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Casablanca 21.9.  
 s.s. *Johanne*, pass. Helsingør 27.9. p. R. t. Rouen.  
 s.s. *Jolantha*, Thornung, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Jonna*, afg. Table Bay 8.9. til Halifax.  
 s.s. *Jutta*, afg. Kotka 2.10.  
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, pass. Hammeren 9.10.

## K

s.s. *Kai*, Friis, afg. Antwerpen 7.10. til Spezia.  
 s.s. *Karen Toft*, pass. Kbhvn. 9.10. p. R. t. Manchester.  
 s.s. *Karla*, pass. Ushant 25.9.  
 s.s. *Katholm*, Christensen, afg. Newport forv. 10.10. til  
 Kbhvn.  
 s.s. *Kentucky*, Hansen, ank. Fowey forv. 8.10.  
 s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. London 21.9.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ru-  
 ten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, afg. Leningrad 6.10.  
 s.s. *Knud*, Petersen, afg. Kbhvn. forv. 9.10. til Middelfart.  
 s.s. *Koldinghus*, Holst, Kbhvn.-Vejle Ruten.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, pass. Dover 9.10. til London hjg.  
 s.s. *Laura Mærsk*, afg. Kbhvn. 27.9.  
 s.s. *Laura*, afg. Sydney 24.9.  
 m.s. *Leice Mærsk*, pass. Hirtshals 13.9. vestg.  
 s.s. *Lexa Mærsk*, afg. Leningrad 25.9.  
 s.s. *Lica Mærsk*, afg. London 19.9.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Newport News 24.9.  
 s.s. *Lilleborg*, pass. Kbhvn. 9.10.  
 s.s. *Lillian*, pass. Kbhvn. 30.9.  
 s.s. *Limfjorden*, Clausen, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, ank. Newcastle 7.10.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Kristianssand 24.9. til River  
 Plate.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, Posselt, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo  
 Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Hjort, afg. Kbhvn. forv. 13.10. til Gdynia.  
 s.s. *Maine*, Jensen, afg. Nørre Sundby 6.10. til Karskär.  
 s.s. *Maja*, ank. Rochester 3.10.  
 m.s. *Malaya*, Sørensen, ank. Port Said 9.10. udg.

**A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y**

Telegram-Adr.: "Tonnage"

Coder: Alle Shipping-Coder

**HELSINGFORS (Finland)**

Filialkontor HANGØ

Skibsredere. Skibsmæglere

Befragtning og Spedition

s.s. *Mano*, Albertsen, afg. Leningrad 30.9. til Acton Cp.  
 s.s. *Margit*, Jensen, pass. Kbhvn. 2.10. p. R. t. Birkenhead.  
 s.s. *Margrethe*, afg. London 11.10. til Randers.  
 m.l. *Marie Mærsk*, afg. Continentet 15.9.  
 s.s. *Maria Toft*, pass. Malta 7.10. p. R. t. Antwerpen.  
 s.s. *Marie*, pass. Gibraltar 27.9. p. R. t. St. Louis.  
 m.s. *Martha*, Fabricius, ank. Holbæk 5.10.  
 s.s. *Martin Carl*, Langlykke, afg. Leith 6.10. til Horsens.  
 s.s. *Maryland*, Ankensen, afg. Tyne 5.10.  
 s.s. *Mathilde Mærsk*, ank. Kerel 15.9.  
 m.s. *Meonia*, Frandsen, pass. Perim 9.10. p. R. t. Suez.  
 s.s. *Minsk*, afg. Kbhvn. forv. 10.11. til Middelhavet.  
 s.s. *Møen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

**N**

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, afg. Kbhvn. 6.10.  
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Lauritzen, ank. Emden 5.10.  
 s.s. *Najaden*, afg. Wiborg 2.10.  
 s.s. *Nancy*, pass. Gibraltar 3.10.  
 s.s. *Nautic*, pass. Malmø 3.10.  
 s.s. *Nelly*, pass. Kbhvn. 3.10.  
 m.s. *Neptun*, Kromann, pass. Brausbuttel 9.10 p. R. t. Landskrona.  
 s.s. *Neptun*, afg. Bona 3.10.  
 s.s. *Nerina*, ank. Valencia 1.10.  
 s.s. *Nevada*, Kolster, afg. Buenos Aires forv. 9.10. til Moss.  
 m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. Galveston 16.9.  
 s.s. *Niduros*, Henriksen, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 m.s. *Niel Mærsk*, afg. St. Pedro 23.9.  
 s.s. *Ninna*, afg. Quebec 19.9. til Fort de France.  
 s.s. *Niobe*, ank. Hamburg 2.10.  
 m.s. *Nora Mærsk*, ank. Christobal 21.9.  
 m.s. *Nordbo*, afg. Port Campha 12.9. til Europa.  
 s.s. *Nordborg*, ank. Hull 6.10.  
 m.s. *Nordfarer*, ank. Balbao 28.9., afg. t. Grangemouth.  
 m.s. *Nordhavet*, rap.. 35 m SW for Landsend, afg. 28.8. til Panama.  
 m.s. *Nordhval*, ank. Iquique 10.9.  
 m.s. *Nordkap*, afg. Sevilla 17.9. til New York.  
 s.s. *Nordlys*, afg. New York 27.9. til Guayaquil.  
 m.s. *Nordpol*, afg. Antwerp 28.9. til Kbhvn.  
 s.s. *Nordsøen*, ank. Portville 2.10.  
 s.s. *Normandiet*, Fischer, afg. Bourgas 29.9.

**O**

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Falk, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 m.s. *Olympia*, Røder, afg. Genoa 8.10.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Kbhvn. forv. 9.10. til Odense.  
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Oslo 6.10.

**P**

m.s. *Panama*, Juul Christensen, pass. Cape Town 20.9. p. R. t. Sydney udg.  
 t.s. *Parana*, Eggers, ank. New York 15.9.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Bremen 7.10.  
 m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Paula*, afg. Bristol 27.9.  
 m.s. *Peru*, Berg, afg. Hongkong 9.10. til Shanghai udg.  
 m.s. *Peter Mærsk*, ank. Baltimore 20.9.  
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, afg. Aarhus 8.10.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Emden 6.10.

**R**

s.s. *Randi*, pass. Hernøsand 3.10.  
 s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Aalborg 18.10. til Leith.  
 s.s. *Rita Mærsk*, afg. Amsterdam 22.9.  
 s.s. *Rita*, Bloni, afg. Hamburg 13.10. til Aalborg.  
 s.s. *Robert Mærsk*, afg. Limerick 27.9.  
 s.s. *Rosenborg*, ank. Preston 25.9.  
 s.s. *Rotu*, Petersen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Rønø*, Thomsen, ank. Veitsiluoto 3.10.

**S**

s.s. *Saga*, afg. Arendal 7.10.  
 m.s. *Sally Mærsk*, afg. Casablanca 26.9.  
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Rouen 30.9.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, afg. Gdynia 7.10.  
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Bordeaux forv. 12.10. til La Pallice.  
 s.s. *Sejrø*, Huusum, afg. Aalborg 2.10.  
 m.s. *Siam*, Krarup, afg. Dairen 2.10. til Taku Bar hjg.  
 m.s. *Sigrun*, Pedersen, afg. Antwerpen forv. 9.10. til København.  
 s.s. *Silkeborg*, ank. Gdynia 9.10.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Aarhus 4.10.  
 s.s. *Skjold*, Thomsen, afg. Riga forv. 12.10. til Kbhvn.  
 s.s. *Skodsborg*, ank. Køge 8.10.  
 s.s. *Sleipner*, Jepsen, Kbhvn.-Leith-Færøerne Ruten.  
 s.s. *Slesvig*, Egetoft, afg. Slax 4.10.  
 s.s. *Sonja Mærsk*, ank. Zaandam 20.9.  
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Delfzijl 8.10.  
 s.s. *Stadion II*, afg. Skien forv. 11.10. til Aalborg.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Banas 2.10. til Philadelphia.  
 s.s. *Stegelborg*, ank. Bona 5.10.  
 s.s. *Stella*, ank. New York 10.9. afg. til Paita.  
 s.s. *Stjerneborg*, pass. Cape Town 5.10.  
 s.s. *Stockholm*, Hinsch, ank. Leningrad 7.10.  
 s.s. *Susan Mærsk*, afg. Gdynia 16.9.  
 s.s. *Svanhild*, Kristoffersen, afg. Wilnington 2.10. til New Orleans.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Kbhvn. forv. 13.10. til Manchester.  
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Aarhus 15.10. til Antwerpen.  
 s.s. *Søborg*, ank. Gdynia 8.10.  
 s.s. *Sønderjylland*, Willarsen, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.

**T**

m.s. *Tacoma*, Lorentzen, ank. Moji 2.10.  
 s.s. *Taarholm*, afg. Danzig forv. 16.10. til Kbhvn.  
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Southampton 9.10.  
 s.s. *Tempo*, Sørensen, ank. Kbhvn. 10.10.  
 s.s. *Tennessee*, Arel, afg. New York 26.9. til Oslo.  
 s.s. *Thyra*, Jans, afg. Leith forv. 16.10. til Kbhvn.  
 s.s. *Tiber*, Hull, afg. Cadiz forv. 11.10. til Lissabon.  
 s.s. *Tjaldur*, Folkenberg, Esbjerg-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Lissabon forv. 8.10. til Kbhvn.  
 m.s. *Tongking*, Jørgensen, pass. Cape Verde 4.10. p. R. t. Kbhvn.  
 s.s. *Tovelil*, Wilsmark, afg. San Juan 3.10. til Harburg.  
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Slege 8.10.  
 s.s. *Trondhjem*, Jørgensen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Tanger forv. 15.10. til Ceuta.

**U**

s.s. *Uffe*, Hav, afg. Kbhvn. forv. 13.10. til Antwerpen.  
 s.s. *Ulla*, afg. Rio Janeiro 24.9. til London.  
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. New York forv. 6.10. til Kbhvn.  
 s.s. *Uranienborg*, afg. Vliessingen 8.10.

**V**

s.s. *Vendia*, Lund, ank. Treport 5.10.  
 s.s. *Vibeke Mærsk*, afg. Onega 19.9.  
 s.s. *Viborg*, i Dok Helsingør.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Kielsgaard, afg. Methil 8.10.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Gyhrs, afg. Madeira 5.10. til Kbhvn.

**W**

s.s. *Wm. Th. Mallng*, Jensen, ank. London 6.10.

**Y**

s.s. *Ydun*, Fjeldborg, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Kähler, Aarhus-Hamburg Ruten.

**Ø**

s.s. *Ørneborg*, ank. Kovda 17.9.

**Positionsliste for Sejlskibe 9.10.34**

3m. Sk. *Alf*, Jørgensen, afg. Miramici 4.10.  
 4m. m.s. *Alfa*, Christensen, ank. Leningrad 8.10.  
 4m. m.s. *Caroline*, Jørgensen, ank. Leningrad 5.10.  
 3m. Sk. *Clytia*, Hansen, ank. Søderhamn 7.10.  
 3m. Sk. *Elisabeth*, Grube, afg. Le Guildo 6.10.  
 3m. Sk. *Frida*, Rasmussen, ank. Binic 2.10.  
 3m. Sk. *Galathea*, Friis, afg. Païmpol 6.10.  
 3m. Sk. *Helge*, Pedersen, afg. Grangemouth 2.10.  
 3m. Sk. *Nordstjernen*, Kristensen, afg. Ruimper 6.10.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer

AKTIESELSKABET  
**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefoner: 40 - 91 &amp; 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftene

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde.  
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.  
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

**DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/s**

BEFRAGTNING, KLARERING &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527



KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

DAMPSKIBSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 &amp; 4248 - Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

TOLDBODVEJ 22  
KØBENHAVN  
K.TELEFON 1403  
TELEGRAM-ADR.:  
AMIANTE

GRUNDLAET 1848

**DE PRIVATE ASSURANDEURER**

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2

TLF. C. 6

KAAS &amp; SØRENSEN

INDEHAVER

**G. E. OLSEN**

Bunkerkul  
Kul, Koks, Brænde  
Briketter

Benyt min „Pratt“ Benzintank vis à vis Posthuset

Skibsklarering  
Kommission

HELSINGØR

Havnegade og  
nordre Havnearm  
Telf. 39 og 1139 · Privat 575

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

**“MYREN”**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adr.: „Holmald“  
Amaliegade 36Telefoner { Grimsby No. 6621  
Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

**JOHN SUTCLIFFE & SON**

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,  
Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

88, Mosley Street... Manchester  
7, Chapel Street... Liverpool  
Somerton Buildings,  
John Bright Street Birmingham  
229, Swan Arcade. Bradford  
"York House",  
5/7, St. Mary Axe, London, E. C. 3  
King's Dock . . . . . Immingham

**A.B. Ostrobotnia Stevedore O.Y.**

WASA

Medlemmer af  
THE ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Repræsentant i København: Jørgen A. Rasmussen

**VINKE & CO.**

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM  
ANTWERPSkibsredere, Skibsmæglere, Befragtningsagenter  
og Agenter for regelmæssige LinierSpecialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Coder: Scotts, Watkins, Bentleys.

Tel.-Adr. EKLOEF, YXPILA

Alle Sjøfarts Coder.

**A/B D. EKLÖF & Co. O/Y**

SKIBSMÆGLERE  
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION

YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)

og MOLLERSVIK &amp; HIMANGO

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association  
og the Baltic & International Maritime Conference

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.**

WASA (Finland)

Medlemmer af  
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

50. Aargang.

København 10. Oktober 1934.

Nr. 41.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar *Bredde- og Længdebestemmelser* for *danske Punkters Vedkommende* angives paa *Sekunder*, staar disse i *Parenthes*, 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*, og *de der angaar Fyr*, er *angivet fra Søen*.

## I. Østersøen.

2333. Danmark. Møn N. Hellehavn Nakke NW. t. N.  $\frac{1}{4}$  N. Vrag fjernet.  
Under Henviſning til E. f. S. Nr. 40/2332 1934 meddeles, at den deri omtalte Mast med Sejl, der var observeret paa c.  $55^{\circ} 03'_{,3}$  N.  $12^{\circ} 27'_{,7}$  E., er indbjerget.  
(E. f. S. Nr. 40/2332 1934.)

2334. (P). Sverige S.-Kyst. Indløbet til Trälleborg. Afmærkning forandres.  
(U. f. s. Nr. 40/2691. Stockholm 1934.)

Ved Indløbet til *Trälleborg* foretages følgende Forandringer i Afmærkningen:

1. Ved Løbets E.-Side:
  - a. *Trälleborgs rännas klockboj* samt *Trälleborgs rännas lysboj Nr. 1* flyttes fra  $55^{\circ} 21'_{,20}$  N.  $13^{\circ} 09'_{,04}$  E. til  $55^{\circ} 21'_{,37}$  N.  $13^{\circ} 09'_{,10}$  E., c. 100 m SSW. for Fyret *Trälleborgs räanna Nr. 2*.
  - b. *Trälleborgs rännas lysboj Nr. 3* flyttes fra  $55^{\circ} 21'_{,52}$  N.  $13^{\circ} 09'_{,15}$  E. til  $55^{\circ} 21'_{,65}$  N.  $13^{\circ} 09'_{,20}$  E.
  - c. *Trälleborgs rännas lysboj Nr. 4* flyttes fra  $55^{\circ} 21'_{,77}$  N.  $13^{\circ} 09'_{,25}$  E. til  $55^{\circ} 21'_{,86}$  N.  $13^{\circ} 09'_{,30}$  E.
  - d. Stagerne med Kost paa henholdsvis  $55^{\circ} 21'_{,28}$  N.  $13^{\circ} 09'_{,06}$  E. og  $55^{\circ} 21'_{,39}$  N.  $13^{\circ} 09'_{,10}$  E. inddrages.
2. Ved Løbets W.-Side:
  - e. Den sorte Tønde paa  $55^{\circ} 21'_{,27}$  N.  $13^{\circ} 08'_{,95}$  E. inddrages.  
(Kort Nr. 210, 291 og 262.)

2335. Sverige. Gotland N.-Kyst. Färösund N.-lige Indløb. Nyt Løb afmærket. Fyr tændt. Midlertidig Fyrbelysning nedlagt.  
(U. f. s. Nr. 40/2641. Stockholm 1934.)

I. I *Färösund* N.-lige Indløb er paa  $57^{\circ} 54'_{,40}$  —  $57^{\circ} 54'_{,80}$  N.  $19^{\circ} 02'_{,00}$  E., E. om *Hawreflar* Varde, udsprængt et nyt Løb, der er afmærket, som følger:

- A. Ved Løbets E.-Side er udlagt:
  1. 7 røde Tønder med korte Stager med Kost.
  2. En rød Lystønde, *Färösunds norra lysboj*, der viser hvidt Et-Blink hver 5 s., paa  $57^{\circ} 54'_{,90}$  N.  $19^{\circ} 02'_{,00}$  E., uden for Rendens N.-lige Munding.
  3. En Stage med 1 Kost over 1 Ballon paa  $57^{\circ} 54'_{,30}$  N.  $19^{\circ} 02'_{,00}$  E., uden for Rendens S.-lige Munding.



B. Ved Løbets W.-Side er udlagt:  
5 sort- og hvidmalede Tønder.

II. Samtidig med Udlægningen af den i (I) nævnte Afmærkning er Afmærkningen i det gamle Løb inddraget, nemlig:

4. Stage med 1 Kost over 1 Ballon.

5. — — — — —

6. En sort Stage med 1 Ballon.

III. Som Afmærkning for Midterlinien i det nye Løb i *Fårösund N.-lige Indløb* er tændt to nye Ledefyr, som følger:

1. Paa *Holmerevet* paa  $57^{\circ} 52',_{75}$  N.  $19^{\circ} 02',_{14}$  E., c. 40 m E. for nærmeste Land, et Fyr, *Holmerevet Fyr*. Flammens Højde: c. 10 m. Synsvidde: c. 11 Sm. Jernstolpe med Trekant med Spidsen opad paa Betonfundament.

2. Ved *Boviken* paa  $57^{\circ} 51',_{90}$  N.  $19^{\circ} 02',_{17}$  E., c. 600 m S. for Kystlinien, et Fyr, *Boviken Fyr*. Flammens Højde: c. 25 m. Synsvidde: c. 15 Sm. Jernstolpe med Trekant med Spidsen nedad paa Betonfundament.

Fyrene viser samtidig hvidt Lys med En-Formørkelser hver  $2^s$ , Lys  $1^s$ , Mørke  $1^s$ ,  $2^o$  til hver Side af Fyrenes Overetlinie. Udenfor  $2^o$  Grænsen aftager Lysstyrken betydeligt.

De to Ledefyr, hvis Afstand fra hinanden er c. 1600 m, leder overet i Pejling c.  $179^{\circ}$  gennem det nye Løb.

IV. Den midlertidige Fyrbelysning, et hvidt, fast Fyr paa hvert af Fundamenterne til *Holmerevet Fyr* og *Boviken Fyr*, er nedlagt.

(E. f. S. Nr. 38/2225 1933 samt Nr. 13/648 og 39/2229 1934. Kort Nr. 268.)

**2336. (T). Sverige. Gotland N.-Kyst. Fårösund N.-lige Indløb. Rammingsarbejder. Advarsel.**

(U. f. s. Nr. 40/2642. Stockholm 1934.)

I det nye Løb i *Fårösund N.-lige Indløb* paa c.  $57^{\circ} 54',_{6}$  N.  $19^{\circ} 02',_{0}$  E. foretages for Tiden Rammingsarbejder med 2 Rambukke. Naar der er hejst rødt Flag paa en af Rambukkene, er det forbudt Skibe at løbe ind i den udsprængte Rende, hvis Længde angives af den i E. f. S. Nr. 41/2335 1934 nævnte Afmærkning. Skibene skal vente udenfor Renden, indtil det røde Flag er nedhalet.

**2337. Sverige. Ölands södra udde. Sømærker flyttet.**

(U. f. s. Nr. 40/2640. Stockholm 1934.)

Paa Grund af at 6 m Kurven fra den S.-lige Del af *Ölands Rev* strækker sig længere W. over end angivet i Kortet, er nedennævnte Sømærker flyttet i henholdsvis SW.-lig og WSW.-lig Retning, som følger:

a. Den røde Stage med 1 opadvendt Kost over 2 Balloner paa c.  $56^{\circ} 09',_{8}$  N.  $16^{\circ} 22',_{8}$  E. er flyttet til  $56^{\circ} 08',_{94}$  N.  $16^{\circ} 21',_{59}$  E., 3,2 Sm  $205^{\circ}$  fra *Ölands Södra Udde Fyr*.

b. Den røde Stage med 1 opadvendt Kost paa c.  $56^{\circ} 10',_{8}$  N.  $16^{\circ} 22',_{8}$  E. er flyttet til  $56^{\circ} 10',_{47}$  N.  $16^{\circ} 21',_{42}$  E., 2,0 Sm  $227^{\circ}$  fra *Ölands Södra Udde Fyr*.

(Kort Nr. 269.)

**2338. Sverige. Bottniske Bugt. Gävle Bugt. Grund.**

(U. f. s. Nr. 40/2639. Stockholm 1934.)

En Grund med 4 m Vand ved almindeligt Lavvande ( $4,4$  m ved Middelvandstand) er fundet paa  $60^{\circ} 39',_{45}$  N.  $17^{\circ} 23',_{85}$  E., ud for Indløbet til *Harnäs* og *Skutskär*.

**2339. Sverige. Bottniske Bugt. Skærgaarden inden for Bonden. Sømærke udlagt.**

(U. f. s. Nr. 40/2636. Stockholm 1934.)

En Stage er udlagt paa  $63^{\circ} 29',_{05}$  N.  $19^{\circ} 57',_{20}$  E. ved *Mattesgrund*.

(E. f. S. Nr. 35/2014 1934.)

**2340. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Løbet til Ursviken. Grund. Sømærke udlægges.**

(U. f. s. Nr. 40/2690. Stockholm 1934.)

En Grund med  $4,9$  m Vand ved Middelvandstand er fundet ved N.-Siden af Løbet fra Søen til *Ursviken*. En Stage med Kost vil blive udlagt paa  $64^{\circ} 39',_{75}$  N.  $21^{\circ} 16',_{75}$  E., tæt S. for Grunden.

- 2341. Sverige. Bottniske Bugt. Løbet til Kågefjärden. Sømærker udlagt.**  
(U. f. s. Nr. 40/2636. Stockholm 1934.)  
Nedennævnte nye Sømærker er udlagt, som følger:  
1. Ved Løbets N.-Side: En Stage med Kost paa  $64^{\circ} 49'_{,98}$  N.  $21^{\circ} 04'_{,77}$  E.  
2. Ved Løbets S.-Side: En Stage paa  $64^{\circ} 48'_{,43}$  N.  $21^{\circ} 13'_{,92}$  E. ved Grunden *Svan*.  
(E. f. S. Nr. 35/2015 1934.)
- 2342. Sverige. Bottniske Bugt. Løbet til Brännfors. Sømærke udlagt.**  
(U. f. s. Nr. 40/2636. Stockholm 1934.)  
Ved Løbets W.-Side er udlagt en Stage paa  $65^{\circ} 00'_{,40}$  N.  $21^{\circ} 25'_{,00}$  E.  
(E. f. S. Nr. 35/2016 1934.)
- 2343. Sverige. Bottniske Bugt. Løbet Rönnskär—Pitsundet. Sømærke udlagt.**  
(U. f. s. Nr. 40/2636. Stockholm 1934.)  
Ved Løbets W.-Side er udlagt en Stage paa  $65^{\circ} 06'_{,45}$  N.  $21^{\circ} 36'_{,75}$  E. ved *Räsgrund*.  
(E. f. S. Nr. 35/2017 1934.)
- 2344. Sverige. Bottniske Bugt. Løbet Luleå—Pitsundet. Sømærker udlagt.**  
(U. f. s. Nr. 40/2636. Stockholm 1934.)  
Nedennævnte Sømærker er udlagt ved Løbets E.-Side, som følger:  
1. En Stage med Kost paa  $65^{\circ} 18'_{,10}$  N.  $21^{\circ} 45'_{,50}$  E. ved *Vargögrund*.  
2. - - - - -  $65^{\circ} 16'_{,18}$  N.  $21^{\circ} 44'_{,77}$  E.  
3. - - - - -  $65^{\circ} 14'_{,40}$  N.  $21^{\circ} 45'_{,60}$  E.  
4. - - - - -  $65^{\circ} 11'_{,74}$  N.  $21^{\circ} 38'_{,00}$  E. ved *Eriksgrund*.  
(E. f. S. Nr. 35/2018 1934.)
- 2345. Sverige. Bottniske Bugt. Løbet Pålångefjärden—Törefjärden. Sømærke udlagt.**  
(U. f. s. Nr. 40/2636. Stockholm 1934.)  
En Stage med Kost er udlagt paa  $65^{\circ} 48'_{,10}$  N.  $22^{\circ} 49'_{,09}$  E., ved E.-Enden af Løbet.  
(E. f. S. Nr. 33/1912 1934.)
- 2346. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Kemi. Sømærker flyttet.**  
(U. f. s. Nr. 27/747 og 27/748. Helsingfors 1934.)  
1. Den sort- og hvidmalede Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa  $65^{\circ} 28' 22''$  N.  $24^{\circ} 22' 11''$  E. er flyttet til  $65^{\circ} 28' 26''$  N.  $24^{\circ} 21' 50''$  E.  
2. Den hvid- og rødmalede Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa  $65^{\circ} 28' 22''$  N.  $24^{\circ} 22' 19''$  E. er flyttet til  $65^{\circ} 28' 22''$  N.  $24^{\circ} 22' 25''$  E.  
3. Den sort- og hvidmalede Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa  $65^{\circ} 29' 38''$  N.  $24^{\circ} 24' 25''$  E. er flyttet til  $65^{\circ} 29' 23''$  N.  $24^{\circ} 23' 57''$  E.  
(E. f. S. Nr. 40/2284 1934.)
- 2347. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Kaskö. Sälgrund Fyr. Varselraketter affyres ikke. Advarsel.**  
(U. f. s. Nr. 27/743. Helsingfors 1934.)  
Søfarendes Opmærksomhed henledes paa, at der ikke affyres Varselraketter fra *Sälgrund* Fyr paa c.  $62^{\circ} 20'_{,1}$  N.  $21^{\circ} 11'_{,6}$  E.
- 2348. Finland. Skärgårdshavet. Åland. Lumparn. Rödsko. Nyt Fyr tændt.**  
(U. f. s. Nr. 27/749. Helsingfors 1934.)  
Paa Skæret *Rödsko* i *Lumparn* er paa  $60^{\circ} 09' 35''$  N.  $20^{\circ} 03' 55''$  E. tændt et nyt Fyr, *Rödsko* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6<sup>s</sup>, Blink 0<sub>,3</sub><sup>s</sup>, Mørke 1<sub>,4</sub><sup>s</sup>, Blink 0<sub>,3</sub><sup>s</sup>, Mørke 4<sub>,0</sub><sup>s</sup>. Flammens Højde: 4 m. En hvid, ottekantet Fyrbygning. Fyret lyser, som følger:  
1. Grønt i Pej. fra c.  $151^{\circ}$  til c.  $164^{\circ}$ .      5. Hvidt i Pej. fra c.  $262^{\circ}$  til c.  $346^{\circ}$ .  
2. Hvidt i — - c.  $164^{\circ}$  - c.  $167^{\circ}$ .      6. Grønt i — - c.  $346^{\circ}$  - c.  $356^{\circ}$ .  
3. Rødt i — - c.  $167^{\circ}$  - c.  $214^{\circ}$ .      7. Hvidt i — - c.  $356^{\circ}$  - c.  $357^{\circ}$ .  
4. Grønt i — - c.  $214^{\circ}$  - c.  $262^{\circ}$ .      8. Rødt i — - c.  $357^{\circ}$  - c.  $12^{\circ}$ .  
(E. f. S. Nr. 27/1572 1934.)

- 2349. Finland. Finske Bugt. Helsingfors Skærgaard. Långör. Ledebaaker opført.**  
(U. f. s. Nr. 27/738. Helsingfors 1934.)  
Paa *Långör* Holm er opført 2 nye Ledebaaker, som følger:  
a. *Långör övre* paa  $60^{\circ} 07' 34''$  N.  $24^{\circ} 57' 29''$  E. Rød Firkant i hvis Midte en hvid  $\Delta$  Trekant med Spidsen nedad.  
b. *Långör nedre* paa  $60^{\circ} 07' 33''$  N.  $24^{\circ} 57' 43''$  E. Rød Firkant i hvis Midte en hvid Trekant med Spidsen opad.  
Baakerne er overet i Pejling c.  $276^{\circ}$ .  
(Kort Nr. 276.)
- 2350. Finland. Finske Bugt. Indløbet til Viipuri. Itäpaalu (Östra dykdalben) Fyr forandret.**  
(U. f. s. Nr. 27/739. Helsingfors 1934.)  
I *Itäpaalu* Fyr, der viser hvidt og grønt Et-Blink hver  $2^s$ , er indlagt en ny grøn Lysvinkel, saaledes at Fyret nu lyser, som følger:  
1. Grønt i Pejl. fra c.  $215^{\circ}$  til c.  $223^{\circ}$ .      3. Grønt i Pejl. fra c.  $63^{\circ}$  til c.  $68^{\circ}$ .  
2. Hvidt i — — c.  $223^{\circ}$  — c.  $63^{\circ}$ .      4. Hvidt i — — c.  $68^{\circ}$  — c.  $75^{\circ}$ .  
Iøvrigt uforandret.  $60^{\circ} 38' 26''$  N.  $28^{\circ} 55' 10''$  E.  
(Kort Nr. 277.)
- 2351. Tyskland. Swinemünde E. Misdroy. Vinterafmærkning.**  
(N. f. S. Nr. 40/3795. Berlin 1934.)  
De fire, hvide Spirtønder, der afmærkede Stenbanken ud for *Misdroy* Bro paa c.  $53^{\circ} 56'$  N.  $14^{\circ} 27'$  E., er inddraget. Stenbankens N.-lige Udløber er for Vintermaanederne afmærket med en hvid Spirtønde mærket „*Misdroy Seebrücke N.*“ og forsvnet med Kost.  
(E. f. S. Nr. 20/1107 1934.)
- 2352. (T). Tyskland. Kielerbugt. Gabelsfach NE. Vrag afmærket.**  
(N. f. S. Nr. 40/3798. Berlin 1934.)  
Vraget af Motorskibet *Johanne* ligger sunket paa  $54^{\circ} 33' 24''$  N.  $10^{\circ} 23' 13''$  E. Toppen af Masten er 2 m under Havoverfladen, medens en Ladebom rager c.  $3\frac{1}{2}$  m over Vandet. En grøn Vraglystønde med S.-Topbetegnelse, og som viser grønt Lys med En-Formørkelser hver  $4^s$ , Lys  $3^s$ , Mærke  $1^s$ , er udlagt c. 50 m SSW. for Vraget.
- II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.
- 2353. Sverige. Sundet. Norra Haken Lystønde genudlagt.**  
(U. f. s. Nr. 40/2646. Stockholm 1934.)  
Lystønden *Norra Haken* paa c.  $55^{\circ} 52',2$  N.  $12^{\circ} 47',7$  E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 36/2083 1934.)
- 2354. Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborgsund. Guldborgbroen færdigbygget.**  
*Guldborgbroen* er nu færdigbygget og taget i Brug. Angaaende Bestemmelser vedrørende Sejlads gennem Broen henvises til E. f. S. Nr. 41/2394 1934.  
c.  $54^{\circ} 52',3$  N.  $11^{\circ} 45',2$  E.  
(E. f. S. Nr. 16/866, 18/998, 20/1112 og 27/1583 1934. Kort Nr. 232, 244, 299, 279 og 280. Danske Lods, Side 523. Havnelods, Side 68.)
- 2355. (T). Tyskland. Flensborg Fjord. Fyrskibet Flensburg ombyttes midlertidigt.**  
(N. f. S. Nr. 40/3801. Berlin 1934.)  
Fyrskibet *Flensburg* paa c.  $54^{\circ} 50'$  N.  $9^{\circ} 54'$  E. vil uden nærmere Meddelelse i Begyndelsen af Oktober d. A. midlertidigt for et Tidsrum af c. 4 Uger blive ombyttet med Reservefyrskibet „*Reserve Ostsee*“, der midlertidigt er mærket „*Flensburg*“. Reservefyrskibet viser hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser hver  $15^s$ . Synsvide:  $12,5$  Sm. Lufttaagesignalet afgives med elektrisk Membransender. Signalet er Tre-Stød hver  $30^s$ . Undervandstaagesignalet afgives med elektrisk Membransender. Signalet er tre Toner hver  $1^m$ , Tone  $2,5^s$ , Pause  $2^s$ , Tone  $2,5^s$ , Pause  $2^s$ , Tone  $2,5^s$ , Pause  $48,5^s$ . — Afgivelse og Ombordtagen af Lods er uforandret.  
(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**2356. Danmark. Kattegat. Fyns Hoved W. Vrags Plads.**

Under Henviſning til E. f. S. Nr. 40/2304 1934 meddeles, at Vraget af deri omtalte Lystkutter ligger sunket paa  $55^{\circ} 37' 14''$  N.  $10^{\circ} 29' 02''$  E.  
(E. f. S. Nr. 40/2304 1934.)

**2357. Danmark. Kattegat. Øreflak. Vrags Plads.**

Under Henviſning til E. f. S. Nr. 40/2305 1934 meddeles, at Vraget af Galeasen *Valborg* ligger sunket paa  $56^{\circ} 06' 48''$  N.  $10^{\circ} 40' 17''$  E.  
(E. f. S. Nr. 40/2305 1934.)

**2358. Sverige. Kattegat. Indløbet til Varberg. Subbeberget Fyr tændt. Varberg Fyr nedlagt.**

(U. f. s. Nr. 40/2692. Stockholm 1934.)

1. Paa *Subbeberget*, S. for *Varberg*, er paa c.  $57^{\circ} 05',3$  N.  $12^{\circ} 14',3$  E. tændt et nyt Fyr, *Subbeberget* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $30^s$ , Blink  $6^s$ , Mørke  $3^s$ , Blink  $6^s$ , Mørke  $15^s$ . Flammens Højde: 26 m. Synsvidde for hvidt, rødt og grønt Lys: 15 Sm. Et hvidt, rundt,  $14,5$  m højt Betontaarn med Jernlanterne. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pej. fra  $342^{\circ}$  til  $17^{\circ}$ . Rødt i Pej. fra  $113^{\circ}$  til  $157^{\circ}$ .
  2. Hvidt i — —  $17^{\circ}$  -  $113^{\circ}$ . 4. Hvidt, uforst., i Pej. fra  $157^{\circ}$  til ind over Land.
2. *Varberg* Fyr paa c.  $57^{\circ} 06',1$  N.  $12^{\circ} 13',3$  E., paa *Skrivareklippan*, er nedlagt.  
(E. f. S. Nr. 3/133, 10/496 og 35/2026 1934. Kort Nr. 246, 247 og 211. Danske Lods, Side 226.)

**2359. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand.**

I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen*  $4,4$  m, i *Svaneholm* Fyrlinie:  $4,6$  m, i *Sælhundeholm Løb*:  $4,2$  m, i *Gaaseholm Løb*:  $2,2$  m, i *Svaneholm Løb*:  $1,5$  m og i *Kobberø Løb*:  $3,0$  m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn* Havn  $4,4$  m Dybde over *Havrevlen* og  $4,6$  m i *Svaneholm* Fyrlinie og  $4,2$  m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

Uden for Fyrlinierne findes mere Vand, men det anbefales Skibe med et større Dybgaende end  $4,4$  m, der under de nuværende Dybdeforhold søger *Tyborøn* Havn, at benytte Lods.

(E. f. S. Nr. 36/2086 1934.)

(Se Tillæg.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

**2360. Rusland. Hvide Hav. Archangel Bugt. Vrag fjernet.**

(N. t. M. Nr. 1672. London 1934.)

Vraget, der laa sunket paa  $65^{\circ} 08' 18''$  N.  $40^{\circ} 00' 00''$  E., er fjernet.  
(E. f. S. Nr. 38/2188 1934.)

**2361. Norge. Magerøysund. Skatøyra Fyr tændt.**

(E. f. F. Nr. 25. Oslo 1934.)

Paa  $70^{\circ} 55' 57''$  N.  $25^{\circ} 33' 17''$  E. er tændt et nyt Fyr, *Skatøyra* Fyr, der viser hvidt Et-Blink c. hver  $5^s$ , Blink c.  $0,5^s$ , Mørke c.  $4,5^s$ . Flammens Højde:  $6,5$  m. Synsvidde:  $5,5$  Sm. Fyrlanterne paa Toppen af et lille Træhus. Fyret er i Skjul N. for Pejling  $281^{\circ}$ , men lyser ellers Horisonten rundt. Brændetid: 18. August—18. April.

**2362. Norge. Sildegapet. Silden Havn. Fyr tændt.**

(E. f. F. Nr. 25. Oslo 1934.)

Paa SE.-Siden af Holmen, ved N.-Siden af Indløbet, er paa  $62^{\circ} 00' 47''$  N.  $5^{\circ} 12' 36''$  E. tændt et nyt Fyr, *Silden Havn* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser. Flammens Højde: 5 m. Synsvidde:  $7,5$  Sm for hvidt,  $4,8$  Sm for rødt og  $3,7$  Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Stativ. Fyret lyser, som følger:

- |                                    |                                     |
|------------------------------------|-------------------------------------|
| 1. Rødt i Pejl. fra 201° til 210°. | 6. Hvidt i Pejl. fra 301° til 306°. |
| 2. Hvidt i — - 210° - 216°.        | 7. Grønt i — - 306° - 328°.         |
| 3. Grønt i — - 216° - 232°.        | 8. Hvidt i — - 328° - 9°.           |
| 4. Hvidt i — - 232° - 239°.        | 9. Rødt i — - 9° - 26°.             |
| 5. Rødt i — - 239° - 301°.         |                                     |
- Brændetid: 23. Juli—14. Maj.

**2363. Norge. Ulvesund. Sætenes Fyr forandres.**

(B. f. F. Nr. 25. Oslo 1934.)

Den 15. Oktober d. A. forandres *Sætenes Fyr* paa c. 61° 55',<sub>7</sub> N. 5° 07',<sub>2</sub> E. til at vise hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formærkelser, To-Formærkelser. Samtidig vil den tidligere Grænse, Pejling 184°, for grønt Lys, blive trukket E. over til Pejling 192°.

**2364. Norge. Bremanger og Frøjen. Nesje Fyr. Lysvinkel forandret.**

(B. f. F. Nr. 25. Oslo 1934.)

Den tidligere Grænse, Pejling 233°, for hvidt Lys i *Nesje Fyr* paa c. 61° 48',<sub>7</sub> N. 4° 51',<sub>1</sub> E. er trukket S. over til Pejling 239°, c. 100 m N. om *NW*-lige *Fjærefstu*.

**2365. Norge. Bremanger og Frøjen. Odderstenen Fyr. Lysvinkel forandret.**

(B. f. F. Nr. 25. Oslo 1934.)

Den tidligere Grænse, Pejling 151°, for rødt Lys i *Odderstenen Fyr* paa c. 61° 47',<sub>6</sub> N. 4° 54',<sub>2</sub> E. er trukket E. over til Pejling 154°, 50 m E. om 1,<sub>8</sub> m *Båen NE*. for *Slænnesset*.

**2366. Norge. Bremanger og Frøjen. Minnet Fyr. Lysvinkler forandret.**

(B. f. F. Nr. 25. Oslo 1934.)

Lysvinklerne i *Minnet Fyr* paa c. 61° 46',<sub>3</sub> N. 4° 50',<sub>7</sub> E. er forandret, og Fyret lyser nu, som følger:

- |                                    |                                 |
|------------------------------------|---------------------------------|
| 1. Rødt i Pejl. fra 347° til 354°. | 5. Rødt i Pejl. fra 5° til 91°. |
| 2. Hvidt i — - 354° - 356°.        | 6. Hvidt i — - 91° - 106°.      |
| 3. Grønt i — - 356° - 3°.          | 7. Grønt i — - 106° - 127°.     |
| 4. Hvidt i — - 3° - 5°.            |                                 |

**2367. Holland. Vinterafmærkning.**

(B. a. Z. Nr. 223/2544. 's-Gravenhage 1934.)

Omskiftningen af Sommerafmærkning til Vinterafmærkning er paabegyndt.

**2368. (T). England. Themsen Anduvning. Mouse Fyrskib ombyttes midlertidigt.**

(N. t. M. Nr. 35. Trinity House, London 1934.)

Omkring den 23. Oktober d. A. vil Fyrskibet *Mouse* paa c. 51° 30' N. 0° 58' E. midlertidig for et Tidsrum af c. 2 Maaneder blive ombyttet med et Reservefyrskib, hvor Fyrlanteren er anbragt paa Toppen af Masten. Fyret, hvis Lysevne er betydelig formindsket, viser rødt Et-Blink hver 20<sup>s</sup>., Blink 2<sup>s</sup>., Mørke 18<sup>s</sup>.. Taagesignalet er Et-Stød hver 1<sup>m</sup>., Stød 4<sup>s</sup>., Pause 5<sup>s</sup>..

Nærmere Meddelelse fremkommer ikke.

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

**2369. Frankrig. Barfleur. Le Rocher Rond. Afmærkning forandret.**

(A. a. N. Nr. 39/1871. Paris 1934.)

Tønden, der afmærkede *Le Rocher Rond* paa c. 49° 40' N. 1° 15' W., er inddraget og erstattet med en Baake.

**2370. Frankrig. Cherbourg Anduvning. Grund.**

(N. t. M. Nr. 1669. London 1934.)

En Grund (Klippe) med 10,<sub>1</sub> m Vand er fundet paa c. 49° 41' N. 1° 36' W., 0,<sub>63</sub> Sm 14° fra *Fort de l'Est Fyr*.

**2371. Frankrig. Porsal. La Pendante Baake forandret.**

(A. a. N. Nr. 40/1920. Paris 1934.)

*La Pendante* Baake paa c. 48° 34' N. 4° 43' W. er malet sort og hvid, vandret sribet og forsynet med en Topbetegnelse bestaaende af 2 Kegler med Spidserne fra hinanden.

**2372. Skotland W.-Kyst. Firth of Clyde. Toward Point. Oplysning om Dybder.**

(N. t. M. Nr. 1658. London 1934.)

Nedennævnte nye Dybder er fundet, som følger:

- a. 4,1 m 0,64 Sm 256° fra *Toward Point* Fyr.  
 b. 3,2 m 0,55 Sm 230° - — — —  
 c. 5,5 m 0,55 Sm 217° - — — —  
 d. 5,9 m 0,41 Sm 196° - — — —

*Toward Point* Fyr: c. 55° 52' N. 4° 59' W.

**VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.****2373. Færøerne. Myggenæs Radiofyr forandret og i Virksomhed.**

Under Henviſning til E. f. S. Nr. 21/1224 1934 meddeles, at *Myggenæs* Radiofyr paa 62° 05' (50") N. 7° 40' (15") W. nu er bragt i Overensstemmelse med det internationale Radiofyr-Reglement.

Efter Ændringen er Radiofyrets Virkemaade, som følger:

Radiofrekvens 309,5 kc/s (969 m), Rækkevidde 100 Sm, Tonefrekvens 1005 c/s. —

Signalet er:

a) Bogstaverne MYMY.....	12,75 <sup>s</sup> .
b) Pause.....	1,25 <sup>s</sup> .
c) 7 Streger, hver af 4,5 <sup>s</sup> . Varighed, adskilt ved mellem- liggende korte Pauser, hvori sendes 1 Prik.....	36,00 <sup>s</sup> .
d) Pause.....	10,00 <sup>s</sup> .
	<hr/> 1 <sup>m</sup> .
Gentagelse af ovenstaaende Signal.....	1 <sup>m</sup> .
Hele Udsendelsens Varighed.....	2 <sup>m</sup> .
Pause.....	4 <sup>m</sup> .
Periode.....	<hr/> 6 <sup>m</sup> .

Udsendelsestider: Usigthart Vejr: Hver 6<sup>m</sup>, begyndende ved Igangsætningen saaledes: Udsendelse 2<sup>m</sup>, Pause 4<sup>m</sup> o. s. v.

— Klart Vejr: Ingen Udsendelse.

Radiofyret udsender kun Signaler, som ovenfor anført, hvorfor Rekvisition af Udsendelser — telegraferet over *Thorshavn* Radio — fremtidig bortfalder.

(E. f. S. Nr. 21/1224 og 35/2049 1934. Fyr-Fort. Side 241.)

**2374. (T). Frankrig. Le Pilier. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.**

(A. a. N. Nr. 40/1921. Paris 1934.)

*Le Pilier* Taagesignal paa c. 47° 03' N. 2° 22' W. er for Tiden ude af Virksomhed.

**2375. Afrika S.-Kyst. False Bay. Seal Island. Baake opført.**

(N. t. M. Nr. 1628. London 1934.)

Paa N.-Enden af *Seal Island* er paa 34° 08' 09" S. 18° 35' 00" E. opført en c. 12 m høj, hvidmalet Træbaake.

**2376. Forenede Stater i Nord-Amerika. Maine. Muscongus Bugt Anduvning. Pemaquid Point. Fyr forandret. Taagesignal nedlagt. Klokketønde udlagt.**

(N. t. M. Nr. 37/2428. Washington 1934.)

1. *Pemaquid Point* Fyr paa c. 43° 50' N. 69° 30' W. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mærke 8<sup>s</sup>.

2. Taagesignalet med Klokke ved *Pemaquid Point* Fyr er nedlagt.

3. En rød Klokketønde *Pemaquid Point 2* er udlagt i c. 11 m Vand c. 1070 m 223° fra *Pemaquid Point* Fyr.

**2377. (T). Forenede Stater i Nord-Amerika. Massachusetts. Nantucket Shoals Fyrskib. Advarselsradiofyr til Forsøg.**

(N. t. M. Nr. 37/2429. Washington 1934.)

Et Advarselsradiofyr med kort Rækkevidde er til Forsøg installeret om Bord i Fyrskibet *Nantucket Shoals* paa c. 40° 37' N. 69° 37' W. Radiofyret udsender en tydelig Fløjtetone i et Minut forud for *Nantucket Shoals* Fyrskibs almindelige Radiofyrs Signal og med samme Frekvens, 316 kc/s. Naar Signalet høres, vil det tjene som en Advarsel til Skibe om, at de er i Nærheden af Fyrskibet og maa navigere med Forsigtighed. Rækkevidden er variabel efter Betingelserne for at modtage.

Søfarende anmodes om at indsende Rapport om Nyttens af Signalet og dets effektive Rækkevidde enten til *The Commissioner of Lighthouses, Washington, D. C.*, eller til *The Superintendent of Lighthouses, Chelsea, Mass.*

**VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.**

**2378. (T). Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Mississippi Floden Indløk. South Pass. Oplysning om Dybde.**

(N. t. M. Nr. 38/2516. Washington 1934.)

Ved en Opmaaling den 23. August d. A. fandtes Dybden ved Middel-Lavvande i Ledelinien til *South Pass* at være 9,45 m (31 ft.).

c. 29° 00' N. 89° 10' W.

(E. f. S. Nr. 1/50 1934.)

**2379. Fransk Guyana. Salut Isles. Royale Islet. Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 1635. London 1934.)

*Royale Islet* Fyr paa c. 5° 17' N. 52° 35' W. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10<sup>s</sup>. Flammens Højde: 80 m. Synsvidde: 23 Sm. En Jernstøtte paa et 24 m højt Taarn.

**2380. Brasilien. Port Angra dos Reis. Rev findes ikke.**

(N. t. M. Nr. 1644. London 1934.)

Det i Kortet angivne Rev, tørt ved Lavvande, paa c. 23° 02' S. 44° 20' W., c. 0,1 Sm N. for *Do Pendao Reef*, eksisterer ikke.

**2381. Brasilien. Iha Grande Bugt. Meros Shoal. Lystønde inddraget.**

(N. t. M. Nr. 1629. London 1934.)

Lystønden paa c. 23° 09' S. 44° 32' W., ved *Meros Shoal*, er permanent inddraget.

**2382. Chile. Chañaral de las Animas. Fyr nedlagt.**

(N. t. M. Nr. 1680. London 1934.)

Det røde, faste Fyr paa Hovedet af Pieren paa c. 26° 21' S. 70° 39' W. er nedlagt.

**2383. Peru. Macabi Island. Fyr forandret.**

(B. a. Z. Nr. 230/2637. 's-Gravenhage 1934.)

*Macabi Island* Fyr paa c. 7° 49' S. 79° 28' W. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 2,5<sup>s</sup>.

(E. f. S. Nr. 27/1606 1934.)

**2384. Peru. Aguja Point. Oplysning om Fyr.**

(B. a. Z. Nr. 230/2638. 's-Gravenhage 1934.)

*Point Aguja* Fyr paa c. 5° 55' S. 81° 09' W. viser hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 20<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 10<sup>s</sup>.

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 2385. Marmarahavet. Bosporus Anduvning. Scraglio Bank. Tønde genudlagt.**  
(N. t. M. Nr. 1657. London 1934.)  
Tønden, der afmærkede Vraget paa c. 40° 59' N. 28° 59' E., er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 15/779 og 20/1142 1934.)
- 2386. Algier. Dellys. Bølgebrydere bygget. Fyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 1641. London 1934.)
1. Bølgebryderne ved *Dellys* er færdigbyggede.
  2. a. Paa S.-Spidsen af den yderste Bølgebryder, c. 0,51 Sm 189½° fra *Dellys Point* Fyr, er tændt et Fyr, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6<sup>s</sup>. Flammens Højde: 7,6 m. Synsvidde: 10 Sm. Et 3 m højt, hvidmalet Taarn. — Lystønden, som viste grønt Lys med En-Formørkelser, og som var udlagt tæt S. for (a), er permanent inddraget.
    - b. Paa SE.-Spidsen af S.-Kajen, c. 0,105 Sm 277° fra (a), er tændt et Fyr, der viser rødt Lys med En-Formørkelser hver 6<sup>s</sup>. Flammens Højde: 7,8 m. Synsvidde: 8 Sm. Et 3 m højt, hvidmalet Taarn.  
*Dellys Point* røde, faste Fyr: c. 36° 55' N. 3° 55' E.

## IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

- 2387. Afrika E.-Kyst. Mozambique Havn. Tønde inddraget.**  
(N. t. M. Nr. 1675. London 1934.)  
Tønde „No. I“ paa c. 15° 02' S. 40° 48' E., ved det E.-lige Indløb til *North Channel*, er permanent inddraget.

## X. Asiens E.-Kyst med Japan.

- 2388. (P). Sunda Øerne. Borneo NW.-Kyst. Anambas Øerne. Grund.**  
(B. a. Z. Nr. 223/2558. 's-Gravenhage 1934.)  
Et Korallrev er fundet i *Peninting* Stræde paa c. 3° 12',5' N. 106° 17',2' E.
- 2389. Siam Bugt. Siam. Malakka Halvøen E.-Kyst. Nakorn (Lakon). Fyrs Plads.**  
(N. t. M. Nr. IX/134. Bangkok 1934.)  
*Nakorn* Fyr er beliggende paa 8° 28' (00") N. 100° 01' (00") E., ved S.-Siden af Indløbet til *Pakpoon* Floden (*Fresh water*).
- 2390. Kina. Hongkong Havn. Grund.**  
(N. t. M. Nr. 1603. London 1934.)  
En Grund (Klippe) med 5,9 m Vand ligger paa c. 22° 18' N. 114° 12' E., 210 m 16° fra Politistationen, NW. for *Quarry Bay*.
- 2391. Korea W.-Kyst. Chemulpo Anduvning. Lystønde udlagt.**  
(N. t. M. Nr. 1634. London 1934.)  
En rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, er udlagt paa c. 37° 18' N. 126° 12' E., 2,0 Sm 217° fra *Soji Gan* (*Sochi*). *Emperor Rock*.
- 2392. Japan. Honshu N.-Kyst. Tsuiyama Ko. Fyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 1604. London 1934.)
1. Paa *Saruga Jo*, c. 300 m 60° fra *Onaru Yama* Triangulationsmærke, er tændt et nyt Fyr, der viser hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 108 m. Synsvidde: 26 Sm. En Fyrpæl. Fyret, der er ubevogtet, er synligt i Pejlinger fra 178° til 190°.
  2. c. 644 m 169° fra *Onaru Yama* Triangulationsmærke er tændt et nyt Fyr, der viser hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 5,5 m. Synsvidde: 9 Sm. Fyrpæl.  
*Onaru Yama* Triangulationsmærke: c. 35° 39' N. 134° 50' E.
- 2393. Japan. Shimonoseki Kaikyo. Danno Ura. Fyr nedlagt.**  
(N. t. M. Nr. 1622. London 1934.)  
Det hvide Fyr med Formørkelser paa *Maeda* paa c. 33° 58' N. 130° 58' E. er nedlagt.



## XI. Bekendtgørelser m. m.

## 2394. Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborgsund. Bekendtgørelse angaaende Sejlads gennem Guldborgbroen.

Ministeriet for Søfart og Fiskeri har under den 5. Oktober d. A. udstedt nedenstaaende Bekendtgørelse angaaende Sejlads gennem *Guldborgbroen*:

## § 1.

Broen, der er beliggende over *Guldborgsund* ved *Guldborg*, er en fast Bro, hvilende paa 4 Piller med et bevægeligt Parti, dannet af en dobbeltfløjet Klapbro mellem de to Strømpiller.

Gennemsejlingens fri Bredde er 30 m, den fri Højde fra daglig Vande til Underkanten af Klapbroens Dragere er 4,0 m. Den fri Højde ved Landfagene er 2,5 m.

Om Natten holdes Broen belyst.

## § 2.

Skibe og Fartøjer (jfr. dog § 3) kan til enhver Tid fra Solopgang (i Tiden fra 1. November til 1. Marts dog fra  $\frac{1}{2}$  Time før Solopgang) indtil  $\frac{1}{2}$  Time efter Solnedgang forlange fri Gennemfart gennem Broen, saafremt Gennemfarten efter Brovagtens Skøn kan ske uden Fare for Broanlæggets Sikkerhed. I Tvivlstilfælde bør Brovagten forud forhandle med *Guldborg* Lodseri. For saa vidt Gennemfart skønnes kun at burde finde Sted under Iagttagelse af særlige Forholdsregler, er vedkommende Skib eller Fartøj pligtig at rette sig efter de af Brovagten givne Ordre. Undtagelsesvis vil Broen kunne forventes aabnet om Natten, naar der herom indenfor den normale Tjenestetid træffes Aftale med Brovagten og mod Erlæggelse af en Betaling, hvis Størrelse fastsættes af *Maribo* Amtsraad med Søfartsministeriets Approbation.

## § 3.

Fartøjer, der kan lægge Masten (og) eller Skorstenen, eller hvis Mast eller Skorsten er af en saadan Højde, at de kan passere under Broen (jfr. det i § 1 nævnte angaaende den fri Højde under Brodragerne), kan ikke fordre denne aabnet.

Alle andre Skibe og Fartøjer, der ønsker at passere Broen, skal tilkendegive dette ved i en Afstand fra Broen af mindst  $\frac{1}{2}$  Sm. at afgive følgende Signal:

*Om Dagen*: Det internationale Flag N (eller i Mangel heraf Nationalflaget) hejst paa halv Fortop og en lang og en kort Tone (— •) med Dampfløjte eller Taagehorn.

*Om Natten*: Et hvidt Lys for Boven og en lang og en kort Tone med Dampfløjte eller Taagehorn.

## § 4.

Naar et Skib eller Fartøj viser eller har givet det i § 3 omhandlede Signal for at tilkendegive, at Broen ønskes aabnet, vil der fra den paa Broen anbragte Signalmast blive afgivet følgende Svarsignal:

*Om Dagen*: a. 1 sort Kugle, der betyder, at Gennemsejling er forbudt, eller at der skal ankres.

Dette Signal afgives, naar Broen paa Grund af den Trafik, den tjener, Vejrforholdene, Reparationer eller lign., ikke kan passeres.

b. 2 sorte Kugler, der betyder, at Skibe kommende fra Nord kan passere Broen.

- c. 3 sorte Kugler, der betyder, at Skibe kommende fra Syd kan passere Broen.
- d. Hejses der foruden det under b. eller c. omhandlede Signal et blaat Flag, betyder det, at der skal varpes gennem Broen.

*Om Natten:* Som Svarsignal gives de ovenfor under a, b og c beskrevne Signaler med røde Lys i Stedet for med Kugler. Varpning tilkendegives med violet Lanterne.

Broaabningen vil være afmærket med en rød Lanterne paa Bagbords Side og en grøn Lanterne paa Styrbords Side.

Saa vel om Dagen som om Natten vil et kraftigt Lydsignal (————) tilkendegive, at Broen trods det afgivne Signal for Gennemsejling ikke kan aabnes; saavidt Forholdene tillader det, vil desuden Signalet for Gennemsejling blive fjernet.

Indtil Passagesignalet modtages, skal Skibet holde sig i en Afstand af mindst 100 m fra Broen.

#### § 5.

Broaabningen maa kun passeres af ét Skib ad Gangen.

Saa fremt der er Udsigt til, at flere Skibe samtidig vil komme til at passere Broen fra samme Side, skal Skib eller Fartøj under Sejl have Fortrinsret fremfor Damp- eller Motorskib.

Ethvert Skib, der skal passere Broen, skal have et Anker for Klydset klar til at falde. Med Hensyn til Ankre, Rigning, Udenbordsfartøjer, Davider m. v. skal der være truffet alle fornødne Foranstaltninger til Undgaaelse af Kollision med Broen.

#### § 6.

Indenfor en Afstand af 100 m paa hver Side af Broen maa Damp- og Motorskibe kun gaa med den for Bevarelse af Skibets Manøvreerne fornødne Fart; Sejlskibe skal afpasse Sejlføringen saaledes, at Passagen sker med moderat Fart.

#### § 7.

Fortøjning ved Broen er forbudt. Ligeledes er det forbudt fra Baade og Fartøjer at bestige Broen.

Fartøjer, der passerer under eller langs med Broen, maa ikke derved benytte Baadshager imod denne.

#### § 8.

Indenfor en Afstand af 200 m fra Broen maa der kun ankres, naar det er bydende nødvendigt, f. Eks. for at afværge Paasejling af Broen; ved Opankring uden for dette Omraade maa det paases, at Skibet ikke kommer til at ligge i Sejlløbet eller saa nær dette, at det under Svajning kan befrygtes, at det vil kunne blive til Hinder for Passagen gennem Broen.

Kommer et Skib i Drift, saa at der er Fare for, at det tårner mod Broen, bør Skibet saavidt muligt efterkomme de Anvisninger, der maatte blive givet af Brovagten for at afværge Broens Beskadigelse.

#### § 9.

Iøvrigt skal Skibe og Fartøjer, der befinder sig indenfor en Afstand af 200 m fra Broen, holde sig de af Brovagten givne Ordre efterrettelige.

Tror nogen sig forurettet af Brovagten, kan han forelægge *Maribo* Amtsraad, eventuelt Ministeriet for Søfart og Fiskeri, Sagen, men et af Brovagten givet Paabud skal i alle Tilfælde efterkommes.

Brovagten skal under Tjenesten bære Uniform (eller Uniformskasket), der gør hans Stilling kendelig.

## § 10.

Overtrædelse af denne Bekendtgørelse straffes i Henhold til § 7 i Lov om Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse af 29. Marts 1920 med senere Ændringer, jfr. § 6 i Lov om Ikrafttræden af Borgerlig Straffelov m. v. af 15. April 1930, med Bøder fra 5 Kr., for saa vidt Forholdet ikke efter den almindelige Lovgivning medfører større Straf. Den paagældende er derhos i Henhold til Loven om Skibsfartens Betyggelse erstatningspligtig overfor dem, som ved Overtrædelsen maatte blive skadelidende.

## § 11.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft straks.  
(Danske Lods, Side 523. Havnelods, Side 68.)

---

## Tillæg.

### II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

#### 2395. Danmark. Sundet. Hellebæk. Kloakledninger fyrbelyst.

Under Henviſning til E. f. S. Nr. 24/1361 193 meddeles, at der paa Yderenderne af de to Kloakledninger ud for *Hellebæk* paa hvert af de pæleindfattede Hoveder er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 0,6<sup>s</sup>, Blink 0,1<sup>s</sup>, Mørke 0,5<sup>s</sup>. Flammens Højde: c. 2½ m. Synsvidde: 4 Sm. En c. 2,5 m høj Fyrpæl. Fyrene lyser hele Horisonten rundt.

Fyrenes Beliggenhed er, som følger:

*Aalsgaard* Kloakudløb Fyr paa 56° 04' (54") N. 12° 32' (41") E., c. 100 m fra Kysten og c. 700 m NW. for *Aalsgaard* Baadebro.

*Hellebæk* Kloakudløb Fyr paa 56° 04' (24") N. 12° 33' (40") E., c. 80 m fra Kysten og c. 700 m SE. for *Aalsgaard* Baadebro.

(E. f. S. Nr. 24/1361 1934. Kort Nr. 312, 210, 278 og 211. Danske Lods, Side 247. Fyr-Fort. Nr. 208 A og 208 B.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

#### 2396. Danmark. Kattegat. Mariager Fjord. Fløjtetønde genudlagt.

Fløjtetønden *Mariager Fjord* paa c. 56° 42' N. 10° 30' E. er atter udlagt paa Station og den midlertidig udlagte røde Spidstønde med 3 opadvendte Koste inddraget. (E. f. S. Nr. 40/2307 1934.)

#### 2397. Danmark. Kattegat. Frederikshavn E. Palle.

En Palle med 6,4 m Vand er fundet paa 57° 26' (01") N. 10° 34' (56") E., tæt N. for den N.-lige Grænse for den hvide Lysvinkel i *Frederikshavn* Vinkelfyr. Pullen er afmærket med en almindelig Fiskevager.

(Kort Nr. 246 og 211.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



Forsikrings-Aktieselskabet  
**„SKANDINAVIA“**  
Stiftet 1899  
Aktiekapital 10 Millioner Kroner

—♦—  
SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGER  
samt  
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

—♦—  
KONGENS NYTORV 6 · KØBENHAVN K.  
Telefon 9316    Telgr. Adr. Reassurance

## Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post- Adresse:		Telegram- Adresse:
Nyborg	Henrik Basballe, Foreningens Formand.	Basballe.
Aarhus	L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore - Kompagni, Foren. Vice-Formand.	Labore.
København	Holger Jørgensen, Foreningens Kasserer.	Old stevedore. Mændresch.
Aalborg	Stevedorekompagniet.	Dispatch.
Aarhus	Hassing & Drescher.	Lodsen.
Assens	Petersen & Jacobsen.	Stevedore.
Esbjerg	Ludvig Christensen,	
København	Københavns Stevedore Kompagni, Niels Juelsg. 8. (Søren Olsen)	„Klis“. Stevedoren. Stevedoring.
Holbæk	S. I. Sørensen.	Omøe.
Horsens	Søren Andersen.	Spedition.
Kalundborg	L. Omøe.	Simonsen.
Nyborg	Mammen & Drescher.	Wessberg & Christoffersen.
Odense	Simonsen & Møller.	Stevedoring.
Randers	Wessberg & Christoffersen.	
Vejle	Vejle Stevedoreforretning.	

Stevedoring Rater ifølge Overenskomst med  
Dansk Dampskibsrederiforening og The Baltic  
and International Maritime Conference.

*Reduce* your cable expenses to a fraction of  
present cost by using

**O**wners' &  
**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

**Price 13/-** postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
33, Amaliegade, Copenhagen.

AKTIESELSKABET  
**MARITIME AGENCY**  
(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450    Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35  
KØBENHAVN K

★

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTRER

**BUNKERKUL**  
LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

★

KONTRAHENTER FOR  
**STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS**



FRA ALFRED OLSEN & CO.'S TANKANLÆG, KØBENHAVN

# VERITAS

## SMØRE- & BRÆNDSELSOLIER

### TIL DIESELMOTORER

ANBEFALES AF DE FØRENDE MOTORFABRIKER  
 ANVENDES AF DE FØRENDE DIESELMOTORSKIBE FRA START TIL DATO

### BUNKERSTATIONER

KØBENHAVN - ESBJERG - AARHUS - SØNDERBORG  
 GØTEBORG ~~~~~ STOCKHOLM  
 ROTTERDAM ~ ANTWERPEN ~ HAMBORG

SMØREOLIEDEPOTER OVERALT

# ALFRED OLSEN & CO. <sup>A</sup>/<sub>S</sub>

KØBENHAVN

C. 5021. STATSTELEFON 198.

TELEGRAM-ADRESSE: AOLSEN

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 42

TORSDAG 18. OKTOBER 1934

41. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1934

Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleumsselskab A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegraf-selskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phønix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugsererselskaber.

## FRA UGE TIL UGE

Af Axel Gerfalk.

### DEN NYE KNIPPESBRO

V i staar overfor Bygningen af en ny Knippelsbro, en stor og betydningsfuld Opgave, men ogsaa en vanskelig Opgave, da der skal tages Hensyn til parallel-løbende, men dog forskelligartede Interesser. Og et er givet: Opgaven maa løses, saaledes at denne permanente Bro virkelig bliver permanent, altsaa svarende til Trafik-Kravet i de kommende Menneskealdr.

De to springende Punkter i Løsningen af denne Broopgave er, saavidt jeg kan se, at sikre den hurtigst mulige Gennemsejling af Broen og den hurtigst mulige Passage over Broen. Disse Krav er baade Skibsfarten og Gadetrafikanterne fuldt berettiget til at stille og at kræve gennemført.

Der foreligger forskellige Forslag til Bygningen af den nye Knippelsbro. Paa det nærværende Tidspunkt er det vanskeligt for ikke at sige umuligt at drøfte disse Tilbud i Detailler. Men det forekommer mig, at rent umiddelbart maa et af de foreliggende Tilbud — Saabye & Lerche og Vølund's — i høj Grad tiltale Skibsfartens Mænd. Redere saavel som Skibsførere og Lodser. Det adskiller sig nemlig fra de øvrige Tilbud ved, at den af nævnte Brobygningsfaktor projekterede Bro faar en 44 Meters Gennemsejlings-Bredde, altsaa en Gevinst paa hele 9 Meter. Hvad en saadan Udvidelse af Sejlløbet betyder, behøver man ikke at være søfartskyndig for at kunne forstå. Den muliggør selvfølgelig en hurtigere Fart gennem Broen og forringer Kollisionsmulighederne — den hurtigere Fart gennem Broen er naturligvis ogsaa en Forbedring, som Gadetrafikanterne i høj Grad vil være taknemlig for, for det betyder, at Broen er »oppe« i kortere Tidsrum. Disse er forøvrigt ogsaa direkte interesserede i, at Kollisions-Risikoen formindskes; i ikke saa faa Tilfælde har Kollisioner sat den gamle Bro ud af Drift til stor Gene for Gadetrafiken. Et tiltalende Træk ved den Saabye & Lerche plus Vølund'ske Plan er, at den kun er en Ubetydelighed dyrere end Tilbudene over den 9 Meter kortere Bro.

Der er endnu et Moment, som ikke bør overses, naar man bygger Bro paa langt Sigt. Momentet hedder Langebro, den midlertidige Langebro. Om føje Tid skal denne fortræffelige Bro afløses af en permanent Langebro. Ogsaa denne nye Bro burde have et forøget Sejlløb. Hvis man nu undlader at løse Knippelsbro-Problemet paa forsvarlig Maade, undlader at sikre sig det bredere Sejlløb, vil Langebro selvfølgelig ogsaa blive genbygget med det for smalle Sejlløb — for hvorfor skulde det være bredere end Knippelsbro's?

### OSLOKONFERENCEN OG LONDON KONFERENCEN

Sidste Uge mødtes i Oslo som meddelt i vort Nummer, Repræsentanter for Oslomagterne for at drøfte Deltagelsen i den store Skibsfartskonference, hvortil International Shipping Conference paa Handelsminister Runciman's Opfordring har indbudt samtlige 16 Medlemmer af Konferencen plus et Par andre Lande, hvis Skibsfart ikke er repræsenteret i denne. Samtlige

16 Medlemmer har nu modtaget Indbydelsen, og Konferencen, der oprindeligt var ansat til den første Uge i Oktober, er nu endelig ansat til den 15. December.

Der blev fra Oslo udsendt et Par officielle Udtalelser om denne Konferencens Forløb. Disse Udtalelser, som ikke afslørede meget, bragte dog den glædelige Meddelelse, at Danmark, Norge, Sverige og Holland er enedes om en Fællespolitik med Hensyn til de Problemer, der skal drøftes paa International Shipping Conferences Møde i London. Dette er selvfølgelig af den allerstørste Betydning, og vil lette Forhandlingerne i London i høj Grad.

### DANMARK HÆVDER SIG

Vi omtalte fornylig med Stolthed, hvorledes Danmark som Skibsbygningsland vedblivende forstod at hævde sig i Konkurrencen med de store Skibsfartslandes Værfter. Det er mere end dygtigt gjort, at danske Værfter i Tider, hvor der overalt i Verden diskrimineres imod alt udenlandsk, og hvor den mest smaalige og nationalistiske Aand hersker suverænt, alligevel kan bygge Skibe til udenlandske Rederier, end ikke engelske undtaget.

Lloyd's Register's sidste Tabeller bekræfter med tørre Tal Danmarks smukke Position som Skibsbygningsland. Ultimo September oplyser det, at Danmark havde 74,938 Tons under Bygning, og at kun fire andre Lande havde mere. Disse er Storbritannien: 604,296 Tons; Japan: 149,750 Tons; Frankrig: 120,868 Tons; og Tyskland: 120,816 Tons. Som Nummer 6 kommer Holland med 70,735 Tons, medens Nummer 7 er Sverige med 64,565 Tons.

I Juli Kvartal lagde danske Værfter Køl til 24,670 Tons. Kun England med 76,911 Tons, Tyskland med 42,311 Tons, Japan 38,000 Tons og Sverige med 25,640 Tons paabegyndte Bygningen af mere Tonnage. Franske Værfter i nævnte Kvartal paabegyndte 22,752 Tons, hollandske 16,680 Tons.

I samme Tidsrum søsatte Danmark 27,998 Tons imod Englands 183,422 Tons og Japan 30,060 Tons; de øvrige Lande søsatte meget mindre: Spanien 16,990 Tons, Sverige 12,325 Tons og Holland 9005 Tons.

Det Land, der har haft den største Udvikling i Skibsbygningen i det sidste Aar er uomtvisteligt Storbritannien; det har 300,534 Tons mere under Bygning end for tolv Måneder siden og af hele Verdenstonnagen under Konstruktion i Øjeblikket bygges de 47 Procent i England.

Medens England vedblivende bygger flere Dampere end Motorskibe—311,879 Tons imod 291,517 Tons — demonstrerer Danmark vedblivende sin Tro paa Motorskibets Overlegenhed; af de nævnte 74,938 Tons Skibe under Bygning her er kun de 2,350 Tons Dampere, Resten Motorskibe. I Forholdet Dampere versus Motorskib staar Tyskland med to Tusinde Tons i Favør af Dampere, Frankrig bygger 3½ Gang saa mange Dampere som Motorskibe, medens Japan bygger fire Gange saa mange Motorskibe som Danmark.

### MED TRÆSKOSTØVLER PAA

Englænderne ynder at sige, at »hvor Engle er Ebange for at træde, der stormer Tosser ind.« Man kommer uvilkaarligt til at tænke paa dette gamle Ord, naar man læser, hvad en kendt og anset Skibsfartsmænd som Mr. Edmund Watts har tilladt sig at ytre ved et offentligt Møde i London for en lille Ugestid siden. Watts talte om Depressionen i Skibsfarts-Erhvervet og delte Skibsfarts-Verdenen i tre Sektioner: een, der mente, at det var deres Pligt at spille Hamlet til afdøde Cobden's frihandelsvenlige Aand; en anden, der vilde lave en Klub af de Lande, der ikke monopoliserede deres Kystfart og ikke betalte Statsstøtte til deres Skibsfart; og en tredje, som anbefalede en Tilbagevenden til en "Navigation Act." Til den første Sektion vilde han sige, at lade Tingene skøtte sig selv var ingen god Politik; til den anden: »Hvor meget skal jeg lægge op af min Skibsfart og

hvad vil jeg tjene derpaa?« Og han tilføjede: »Ventedede man af det britiske Imperium, at det skulde understøtte Lande, som intet har at give, men alt at tjene ved at klistre sig op af os?«

Efter denne smagfulde Bemærkning vender Mr. Watts sig imod den tredje Sektion, der knæsatte den Idé, at de, der solgte os (Englænderne) Varer, skulde benytte eller købe engelske Skibe (Taleren benyttede det noget vage Udtryk: *should have to take British ships*), indtil den ugunstige Handelsbalance var udlignet. **Danmark var et Eksempel, sagde han; der var ingen Grund til, at vi (England) skulde give til fremmede Nationer, hvad de ikke gav til os.**

Vi skal ikke citere videre af denne Tale, der formede sig som en Træskodans henover andre Nationers Tær. Han vilde ikke høre Tale om Filantropi overfor fremmede Skibsfarts- og Skibsbygningsnationer, »indtil alle vore Sømænd og alle vore Værfter var beskæftiget«.

Det er den Slags Udtalelser, der gør Livet sværere og Samarbejdet vanskeligere. Heldigvis deles disse Meninger ikke af det officielle England, der saa udmærket godt ved, at Danmark opfylder alle berettede Krav, som England kan stille til os. Og derfor skal man heller ikke tage Mr. Watts bombastiske Udtalelser for alvorligt, selv om han dunder i Bordet og fortæller sine Tilhørere, at saadan ser den nye Generations Skibsredere paa Sagerne.

### DET NÆSTE KÆMPESKIB

Da Cunardselskabets nye Skib »Queen Mary« er løbet godt af Stabelen, er det der nu staar paa Dagsordenen naturligvis Bygningen af et nyt Skib af samme Type, til hvilket Brug 5 Millioner Pund Sterling allerede er blevet budgeteret i Henhold til den Lov, der ydede den oprindelige Støtte til Cunard-White Starlinien, og som nødvendig for Oprettelsen af en jævn og regelmæssig Drift. Det hele gik ud paa at bygge to Kæmpedampere, som kunde udføre det Arbejde, hvortil der ellers kræves tre, og medmindre begge bygges med saa ringe Forsinkelse som mulig, har »Queen Mary« kun ringe Chance for at indsejle tilstrækkeligt til at tilfredsstille Kravene hos de Aktionærer og Skatteydere, der har maattet punge ud paa Forskud.

Ved Placeringen af sin Ordre havde Cunardselskabet frie Hænder til at gøre, hvad det syntes bedst, skriver »Scandinavian Shipping Gazette«s engelske Korrespondent. John Brown, Vickers-Armstrongs and Swan, Hunter & Wigham Richardson var de eneste Firmaer, der gav Tilbud. Sagen blev da et rent og skært Prisspørgsmaal. Men dette vil ikke være Tilfældet med det nye Skib, thi Laanet fra Regeringens Side har bragt Politik ind i Sagen, og man gør sig alle mulige Anstrengelser for at benytte sig heraf, thi Kontrakten vil være af den største Værdi for ligegyldig hvilket Skibsbygningsdistrikt, der kan erhverve sig den. Det vilde være relativt billigst at bygge det nye Skib paa »John Brown«s Værft, da al Specialarbejdet i Forbindelse med Slippen allerede er gjort, da man byggede »Queen Mary«, men Skibsbyggeriet ved Tynefloden er meget haardt ramt af Arbejdsløsheden i Øjeblikket, og dér er man allerede i Færd med at sammekalde til politiske Møder for at øve Tryk paa de lokale Parlamentsmedlemmer, for at de skal sikre Arbejdet for Vickers-Armstrongs eller Swan, Hunters. I Merseydistriktet gør man det samme, for at Cammell, Laird & Company skal komme til at udføre Arbejdet, ej heller i Clydedistriktet er man villig til at lade Chansen gaa fra sig uden Kamp. Den Stilling, som Firmaet Harland & Wolff i Belfast indtager, er bemærkelsesværdig, thi Firmaet sorterer under Regeringen for Nordirland, som har sin egen »Trade Facilities Act.« Firmaets historiske Tilknytning til White Star Line, der forhindrede at det ogsaa indgav Tilbud paa »Queen Mary«, er nu et stærkt Argument i dets Favør.

# AARHUS HAVN OVERFOR STORE UDVIDELSER

## ET TRE MILLIONER PROGRAM

Det vil ikke være vore Læsere ukendt, at Havneingeniør Holger Gebauer, Aarhus Havns dygtige og initiativrige Leder, i nogle Aar har omgaaedes med Tanken om store Udvidelser af Havnen.

Nu bliver disse Tanker til Virkelighed. Ifølge »Aarhus Stiftstidende« vil der blive foretaget følgende Arbejder: Indretningen af det nye Bassin til Losning og Ladning af brandfarlige Varer — altsaa i særlig Grad Olier og Benzin. Dette Bassin placeres udenfor den nuværende Østre Moles Bølgebryder. Ca. 150 Meter indenfor Molehovedet bygges en 844 Meter lang Bølgebryder, hvis første Stykke gaar omtrent vinkelret paa den nuværende Bølgebryder. Fra Knækket fortsætter de to Bølgebrydere omtrent parallelt. For Enden bygges en 49 Meter lang Dækmole, som lukker for Indsejlingen, hvorved det nye Bassin fremkommer. Det faar en Dybde af 9,5 til 11 Meter.

Dernæst bygges for Enden af Søndre Mole en 179 Meter lang Dækmole, der lukker Bølgeslaget ude fra Sydhavnen og her danner et stort, nyt Bassin. Denne Dækmole bygges paa 10,5 Meter Vand og skal være permanent, idet den danner Afslutning paa den nuværende Søndre Mole. I Forlængelse af denne Dækmole skal samtidig ind mod Kysten opføres en 99 Meter lang midlertidig Molearm foran Indsejlingen til den gamle Havn. Denne er nødvendig, før man kan gaa i Gang med at fjerne den nuværende Nordre Mole, der ligger i Vejen for den ønskede Forlægning af Midtermolen i nordøstlig Retning. I Øjeblikket ligger Midtermolen højst uheldigt for Skibenes Manøvrering i Inderhavnen.

Tilbudene paa denne store Entreprise skal være indgivet til Havneudvalget inden den 14. November, da Tilbudene aabnes. Man regner med, at Beløbet vil komme til at ligge i Nærheden af tre Millioner Kroner.

Arbejdet skal paa begyndes straks, men det vil dog vare nogen Tid, før Arbejdsstyrken kan faa et større

Omfang. For Byens Arbejdere kommer disse store Projekters Gennemførelse yderst belejligt. Ved Ingeniør-Arbejder af denne Art regner man med, at en Tredjedel af Byggesummen medgaar til Arbejderlønninger ved selve Bygningsarbejdet, medens den anden Tredjedel medgaar til Materialer af indenlandsk Oprindelse.

De store Arbejder vil næppe kunne være tilendebragt før om to-tre Aar, og til den Tid vil Planerne om den anden Halvdel af Udvidelserne antageligt være færdige.

## FORMANDEN FYLDER 60



SKIBSREDER H. A. HANSEN,  
Dansk Dampskibsrederiforenings populære, fungerende  
Formand fylder paa Søndag 60 Aar.

## ★ "DANSK SØFARTS TIDENDE'S" FRAGTBERTNING ★

København, den 16. Oktober 1934.

I de oversøiske Markeder er Stillingen saa nogenlunde uforandret. Imidlertid lader det til, at "the commodity markets" igen er noget bedre, hvilket hurtigt vil kune stimulere Omsætningen og dermed Fragterne. La Plata blandt andet er ganske godt repræsenteret for Afskibning fra November indtil Januar/Marts, og de første Afslutninger for ny Høst fra Australien lover ganske godt, selv om de opnaaede Rater ikke ligger mange pence over Aabningsraten ifjor.

Forretningerne fra Vestkysten af Nordamerika er i Udvikling, og i Østen er der en mere alsidig Efterspørgsel — men til svage Rater. Sydafrika har ligeledes en betydelig Efterspørgsel, og det ene med det andet hjælper til at fordele Tonnagen bedre, end Tilfældet har været længe. I de europæiske Markeder sker der ikke meget, som kan opmuntre, men det har været ligesaa daarligt før i Aar, og mange Sæsonmarkeder; saasom Frugt, Jordnødder o. s. v. vil lægge Beslag paa en hel Del af den nu snart frigjorte Flaade fra Trælastfarten.

### TRÆLASTMARKEDET

er ikke bedre, i al Fald viser de Slutninger, som rapporteres, ikke nogen Fremgang i Raterne, og det er tvivlsomt, om de Slutninger, som hemmeligholdes helt, eller hvor Raten hemmeligholdes, er bedre end de

Afslutninger, som bekendtgøres. Hvorom alting er, det er smaat med Tilbud i Forhold til den disponible Tonnagemængde, og gennemgaaende akcepteres alt for lave Rater. Fra de nordligste Lastepladser, som sædvanligvis lukker i første Del af November Maaned, kan der med Rimelighed forventes noget højere Rater for de resterende Ladninger, og for de andre Havnes Vedkommende — inklusive Leningrad — kræves et sæsonmæssigt Tillæg. Hvidehavsbeftagningerne er ophørt for denne Sæson; blandt de seneste Afslutninger bemærkes:

1300 Fv. Props Hull 40/-, 1300 Fv. Pulpwood Rotterdam 34/-; 1100 Fv. Roundwood Rotterdam 40/6. 1000 Stds. Rouen 48/-, 720 Stds. La Rochelle 54/3.

Fra Leningrad er der en Del Efterspørgsel, men Raterne virker nærmest afskrækkende:

12/1300 Std. Rouen 33/6, 750 Std. Amsterdam 33/-, 725 Std. Kings Lynn 33/- 400 Std. Lübeck 33/6 34/-, 530 Std. Papenburg 38/3. 1700 Std. Lübeck/Buenos Aires 54/-.

Canada betaler noget bedre: ca. 53/- 55/- Basis 1 Lossehavn W.B.E.I.

### KUL, KOKS etc.

helt uforandret i enhver Henseende. Boness/Aarhus 2500 T. 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Tyne/Kbhvn. ca. 3/9 3/3500 T. 8/1000 T. Losning, Tyne/Karrebæksminde 1800 T. 4/4; Koks Tyne/Kbhvn. ca. 5/9. Danzig/god dansk Havn 18/2200 T. 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. 4/3.



**MIDDELHAVET etc.**

Markedet er ret variabelt, og Kulraterne har snarere en nedadgående Tendens end omvendt. Østkysten/Vestitalien ca. 6/9, Alexandria 7/-, Oran 7/3, scale optil 2400 T. à 3/-. Wales/Øerne 8/- 2700 T., 7/6 7000 T., Oran 7/9, Bona 7/6, Vestitalien 6/9 8000 T., 6/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 5600 T., Venedig 8/- 7500 T.: Alexandria 6/6 6/9 7/7500 T. Jordnødder Saloum/Marseille indikerer 21/6 Oktober. 20/6 21/- November 15/1800 T., 21/6 22/- Januar 1000 T. Frugtbefragtningen er endnu ikke i Sving. Noteringerne ligger omkring 17/6 18/- 80/100,000 cbf. Fra Alexandria udbydes en stor Mængde Laster til ca. 9/- Hull, 12/6 13/6 Bristol Kanalen. Donau er fremdeles passiv. Sortehavet/Shanghai eller Dalny 14/6 15/-. Vladivostock 15/- 15/6. Mariupol/Vestitalien 5500 T. Kul 7/6.

**NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.**

Wales/U.S.A. 4/5000 T. Kul 6/3, St. John's 3500 T. 6/6, Quebec/Montreal 6/9 7/- 4/5,000 T. 7/6 8/- 3/4500 T. Dunston/Pt. Royal 7/- 7000 T. Kainit Elbe/Norfolk 2500 T. \$2.85. China Clay Fowey/Boston 2000 T. 13/6 14/-. Montreal faar mærkværdigvis stadig Tonnage til p.p. U.K. 1/6. Cuba/U.K. noteres i 13/9 14/-. Skrabjern Nordstaterne/Vestitalien ca. \$4.45 gross. Gdynia \$4.50, Ardrossan 9/9 f.i.o. Japan 13/9 14/3 f.i.o. Bomuld Gulfen/3 Kontinenthavne 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub>c. f.i.o., 2/3 Sydafrika 6/6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> c. f.i.o. Salpeter Hopewell/Cape Town/Delagoa Bay 16/-.

Fra Pacific rapporteres igen en god Del Afslutninger til Kina paa Lumpsum Basis.

**SYD-AMERIKA**

Wales/B. Aires gøres til 8/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> og 8/9. Kornbefragtningen har været treven med delvis lavere No-

teringer for prompte Positioner. For November og senere Lastning — ikke mindst Jan./Marts — er Efterspørgslen bedre og Raterne ret faste.

B. Aires/Shanghai 7,500 t. 14/- Novb., 14/3 Oktb./Novb. B. Aires/A/R'dam 7,000 t. 13/3 Oktb./Novb. Rosario/U.K. 6,700 t. 16/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Antwerpen 16/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Dec. Rosario/Antwerpen 7,500 t. 15/- Novb. San Lorenzo/p.p. 5,500 t. 17/3 Dec./Jan., A/R'dam 8,000 t. 15/- Nov. 7,500 t. 16/3 Nov./Dec. 16/6 Febr./Marts. B. Blanca/Antwerpen 6,500 t. 12/6 Oktb. B. Blanca Antwerpen 10,250 t. 13/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Novb. Chile/Kontinentet 6/8,000 t. 19/6, Option V. Italien 21/6, Alexandria 22/6. Chile/Kontinentet 6/7,000 t. Byg i Sække 22/- April 1935. Chile/U.K. 5,000 t. Guano 25/-. Peru/U.K. 7/8,000 t. Sukker 19/-, Marseille 20/- Jan. Peru/Vancouver 4/5,000 t. Sukker \$3.50 Novb.

**ØSTEN**

Vest Australien/Europa Dec./Jan. 25/6 bags, 23/- bulk, Syd-Australien/Europa Novb. 26/6. Sydney/Europa Novb. 25/- bulk.

Dalny/Kont. 23/6 Novb. Saigon/Frankrig 26/6 Novb., 26/- Novb./Dec. 25/9 Dec. Saigon/Dakar & Kaolakh 4,500 t. 30/- Novb. Durban/Colombo 7,000 t. 6/3, Hong Kong 7/9, Durban/U.K. 16/- Majs Dec., Cape Town/U.K. 15/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Majs Novb.

**TIMECHARTER**

Vest Indien: 4/5,400 t. Rundrejse ca. \$1. 3,950 t. Rundrejse \$1.20.

Trip: 8/9,000 t. m/v del. Pacific redel. Kina/Japan 6/-, Kulbrænder 5/-, 3,000 t. del. S. Atlantic/redel. U.K. Kont. ca. \$1.50. 4,800 t. del. London redel. transatlantic round 95c.

**FRA SØ, HAVN OG VÆRFT****Oplagte danske Damp- og Motorskibe ved Maanedens Begyndelse**

	Antal Skibe	Brutto Reg. T.	Tons Dødv.
September 1933.....	38	86,000	117,000
Oktober — .....	39	80,000	111,000
November — .....	40	81,000	115,000
December — .....	37	77,000	109,000
Januar 1934.....	36	73,000	102,000
Februar — .....	50	100,000	146,000
Marts — .....	50	99,000	145,000
April — .....	56	107,000	166,000
Maj — .....	52	96,000	149,000
Juni — .....	32	59,000	93,000
Juli — .....	22	41,000	62,000
August — .....	23	41,000	62,000
September — .....	18	29,000	41,000

**Nakskov Skibsværft sætter nyt 2150 Tons Dieselmotortankskib**

Fredag den 5. Oktober Kl. 15.30 foretoges paa Nakskov Skibsværft Stabelafsløbning af Værftets Nybygning Nr. 63 et 2,150 Tons Tankmotorskib, bygget til »La Rioplatense«, Cia. de Navegacion y Transporte S.A., Buenos Aires.

Skibets Dimensioner er:

Længde 260' 0"; Bredde 41' 0"; Dybde til Hoveddæk 18' 0"; Lasteevne: ca. 2150 Tons d.w.

Skibet bygges til British Lloyd's højeste Klasse med 1 gennemgaaende langskibs Skod og 11 tværskibs Skoder, ialt dannende 10 Hovedtanke, hvis samlede Kubikindhold er ca. 2600 m<sup>3</sup>, hvorunder findes en Brændselsolietank. Under Maskinrummet er der indrettet Dobbeltbundtanke for Dieselolie, og foran for Maskinen findes 2 Vingetanke, der rummer ca. 50 Tons Olie.

Aptering for Kaptajn og Officerer er indrettet midtskibs paa Brooverbygningen. Maskinmestrene har deres Kamre i Huse paa Poopen, medens Dæks- og Maskinmandskab har deres Beboelse i Poopen.

Fremdrivningsmaskineriet bestaar af 1 B. & W. Dieselmotor paa 1150 I.H.K., der vil give Skibet en Fart af 11 Knob fuld lastet.

Afløbningen overværedes af: den argentinske Charge d'Affaires i København; Alberto J. Vignes, Inspektør Chas. Jackson, The Texas Company, New York, Direktørerne C. L. Hansen og L. Tholstrup og Herr Esben Michaelsen,

Vacuum Oil Company, København, Direktør V. Hallager og Kontorchef V. Thomsen, The Texas Company, København, Chefen for Lloyd's Register i Danmark; Inspektør Kruhøffer med flere og Værftets Ledelse.

Skibet blev døbt paa traditionel Maade af Fru Charge d'Affaires Vignes, og efter Afløbningen forhaledes Skibet til Værftets Monteringskaj, for at faa Maskiner etc. isat. Paa den ledige Bedding lægges Kølen til et Last- og Passagermotorskib til The Siam Steam Navigation Company, Bangkok.

**Polens Kuleksport i August Maaned**

Gesandtskabet i Warszawa indberetter Tallene for de fra Polen i August Maaned d. A. eksporterede Kvanta Kul, saaledes som Eksporten fordeler sig paa de forskellige Lande:

	i 1000 Tons
Østrig .....	89
Czekoslovakiet .....	30
Sverige .....	201
Norge .....	41
Danmark .....	51
Island .....	10
Finland .....	22
Letland .....	1
Frankrig .....	71
Belgien .....	52
Holland .....	16
Irland .....	58
Schweiz .....	6
Italien .....	132
Jugoslavien .....	9
Rumænien .....	1
Algier .....	10
Ægypten .....	15
Bunkerkul .....	49
	<hr/>
	864
Danzig .....	31
	<hr/>
Ialt....	895

**Direktøren for Maskinistundervisning meddeler:**

Eksamensresultatet ved den nylig afsluttede Maskinisteksamen i Esbjerg har været følgende:

Til den almindelige Maskinisteksamen indstillede sig 20 Eksaminander, som alle bestod.

Til Maskinpasserprøven indstillede sig 1 Eksaminand, som bestod, og

Til Motorpasserprøven indstillede sig ligeledes 1 Eksaminand, som bestod.

### Verdensudstillingen i Bruxelles

Direktør E. Mægaard, Dansk Dampskibsrederiforening er udnævnt til Medlem af den danske Komité for Verdensudstillingen i Bruxelles i Stedet for afdøde Direktør A. O. Andersen.

## PERSONALIA

### Ny Chef for anset Aarhus Firma

Firmaet Bergmann, Smith & Co., Aarhus, er i disse Dage, efter Skibsmægler Bergmann's Død, overdraget Firmaets mangeaarige Befragter og Prokurist, Skibsmægler Axel Jensen.

Skibsmægler Axel Jensen nyder Ry som en dygtig og erfaren Shippingman, og det vil ikke falde ham vanskeligt at fortsætte det gamle agtværdige Firma i samme gode Aand som hidtil.

## BEKENDTGØRELSER

### LEDIG LODSSTILLING

ved Grønsund Lodseri

Stillingen vil blive besat med en dertil kvalificeret Mand mellem 25 og 38 Aar, der er i Besiddelse af Styrmands- eller Skibsførerbevis. Stillingen er ikke fastlønnet, men vederlægges med Part af Lodsfortjenesten. Skriftlig Ansøgning indsendes inden den 1. November d. A. til

**LODS DIREKTORATET**  
OVERGADEN o. V. • KØBENHAVN K.

## POSITIONSLISTE PR. 16. OKTOBER 1934

### A

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
s.s. *Aalborg*, pass. Kbhvn. 12.10.  
s.s. *Aalborghus*, Pedersen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
m.t. *Aase Mærsk*, afg. Vladivostock 5.10.  
s.s. *Actio*, Lauritzen, afg. La Rochelle 14.10.  
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Antwerpen 15.10.  
s.s. *Agnete Mærsk*, afg. New York 4.10.  
s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Tyne 13.10.  
s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Alfa*, pass. Lissabon 2.10.  
s.s. *Alfa*, Christensen, afg. Leningrad 15.10. til Flensburg.  
s.s. *Algarve*, Lund, afg. Almeria forv. 17.10. til Malaga.  
s.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Singapore 11.10.  
s.s. *Alssund*, Nielsen, afg. Philadelphia 10.10. til Pastelillo Cuba.  
s.s. *Amalienborg*, pass. Kbhvn. 15.10.  
m.s. *Amerika*, Knudsen, pass. Gorro 12.10. p. R. t. St. Thomas.  
m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Singapore 23.9.  
m.t. *Anna Mærsk*, ank. Shanghai 27.9.  
s.s. *Anna*, pass. Gibraltar 5.10.  
m.s. *Annam*, Kragelund, pass. Cape of Good Hop 4.10. p. R. t. Dakar.  
m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Rio 8.10. til Kbhvn.  
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Bahia 2.10. til Kbhvn.  
s.s. *Arnold*, ank. Sunderland 2.10.  
m.s. *Asnæs*, Ankensen, ank. London 17.10.  
m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Kotka 13.10.  
s.s. *Astrid*, Madsen, afg. Kbhvn. 15.10. til Danzig.  
m.s. *Australien*, Rasmussen, ank. Antwerpen 13.10.

### B

- s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
s.s. *Bellona*, Hansen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
s.s. *Benedikt*, Ellehammer, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro-Nykøbing F. Ruten.  
m.t. *Bente Mærsk*, afg. Aruba 30.9.  
s.s. *Bergenhus*, Peronard, afg. Bergen 14.10.  
s.s. *Betty*, pass. St. Miguel 21.9.  
s.s. *Betty Mærsk*, ank. Archangel 5.10.  
s.s. *Birgit*, Liisberg, afg. Casablanca 11.10. til Le Havre, pass. Finisterre 14.10. p. R. t. Le Havre.  
s.s. *Birte*, Pedersen, afg. Aalborg 1.10. til Vestindien.  
s.s. *Bodil*, afg. Antwerp 8.10.  
s.s. *Boga*, Nielsen, ank. Hull 4.10.  
m.s. *Boringia*, Væring, afg. Singapore 13.10. til Bangkok.  
m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. River Plate 27.9.  
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Nantes 12.10.  
s.s. *Brasilien*, Aggerholm, afg. Tyne 21.9.  
m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Rosario 26.9.  
s.s. *Bretland*, Spelmann, ank. Kbhvn. 14.10.  
s.s. *Britta*, pass. Gibraltar 7.10.  
s.s. *Broholm*, Ankensen, afg. Antwerpen forv. 25.10. til Casablanca.  
s.s. *Brosund*, Hansen, afg. Caibarien 12.10. til Philadelphia.  
s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Odense forv. 16.10. til Gdynia.

### C

- m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
m.s. *California*, Andersen, afg. Buenos Aires forv. 16.10. til Kbhvn.

- s.s. *Carmen*, afg. Goole 10.10.  
m.t. *Caroline Mærsk*, afg. Tampico 14.9.  
s.s. *Caroline*, Jørgensen, afg. Leningrad 13.10. til Rostock.  
m.s. *Chastine Mærsk*, afg. Tampico 5.9.  
m.s. *Chile*, Hansen, afg. Kbhvn. 11.10. til Gefle.  
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Marseilles 8.10. til Lissabon.  
s.s. *Christiansborg*, afg. New York 8.10.  
s.s. *Cimbria*, Bencke, Kbhvn.-Randers Ruten.  
s.s. *Clara*, Holm, ank. La Pallice 11.10.  
m.s. *Columbia*, Barfoed, pass. Lombok Isl. 6.10.  
m.s. *Concordia* (Svendborg), Møller, ank. Gdynia 7.10.  
s.s. *Cornelia Mærsk*, ank. Umba 4.10.  
s.s. *Cyril*, Farup, ank. Garston 6.10.

### D

- s.s. *Dagmar*, Ekholdt, afg. London forv. 19.10. til København.  
s.s. *Dagmar*, afg. Tunis 7.10.  
s.s. *Dana*, Bang, afg. Alexandria 4.10. til Avonmouth, pass. Gibraltar 12.10. p. R. t. Avonmouth.  
m.s. *Danmark*, Hjernum, ank. Hamborg 12.10.  
s.s. *Delaware*, Christensen, afg. Tyne 24.9.  
s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Aalborg 18.10. til Leith.  
s.s. *Dorrit*, afg. Malaga 5.10.  
s.s. *Douro*, Hansen, afg. Memel 27.10. til Kbhvn.  
m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Kbhvn. 20.10. til Thorshavn.  
s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

### E

- s.s. *Ebba*, afg. Aarhus 11.10.  
s.s. *Ebro*, Ørbech, afg. Oran forv. 17.10. til Mostaganem.  
s.s. *Edith*, pass. St. Miguel 22.9.  
s.s. *Effe Mærsk*, afg. Hull 29.9.  
s.s. *Egholm*, Nielsen, afg. Livorno forv. 18.10. til Neapel.  
s.s. *Elie*, Larsen, afg. Port Talbot 15.10. til Malaga.  
s.s. *Elisabeth*, afg. Dover 4.10.  
s.s. *Ellensborg*, ank. Kbhvn. 13.10.  
s.s. *Elsborg*, ank. Swansea 11.10.  
s.s. *Emanuel*, Christensen, ank. Køge 13.10.  
s.s. *Emilie Mærsk*, ank. Venezuela 2.10.  
m.t. *Emma Mærsk*, afg. Havre 23.9.  
s.s. *Energi*, Jørgensen, ank. Pappenburg 9.10.  
m.s. *England* (D.F.D.S.), Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *England*, Steengade, afg. Kbhvn. 14.10.  
s.s. *Enighed*, Kristoffersen, ank. Nørre Sundby 15.10.  
s.s. *Erindring*, Jørgensen, ank. Pappenburg 8.10.  
s.s. *Erna*, pass. Portland 16.10.  
m.s. *Erria*, Mouritzen, ank. Marseilles 15.10.

### VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

16. 10. 34

LONDON.....	22,40	MADRID.....	63,10
NEWYORK.....	457,00	AMSTERDAM.....	312,25
BERLIN.....	185,00	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	30,50	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	107,55	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	150,30	PRAG.....	19,40
ROM.....	39,60	WARZAWA.....	87,50

# DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/s

## BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

### KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

### AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

\*

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

m.s. *Esbjerg*, Thorshøj, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Ester*, afg. Thames 9.10.  
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, afg. Amsterdam 8.10. til Archangelsk, pass. Honningsvaag 16.10. p. R. t. Archangelsk.  
 s.s. *Estland*, Jørgensen, afg. Rorigno 14.10.  
 m.s. *Europa*, Dahl, ank. Southampton 14.10.

## F

m.s. *Falken* (Svendborg), Rasmussen, ank. Stockholm 8.10.  
 s.s. *Falken*, Jønson, Kbhvn.-Nyborg-Rudkøbing-Svendborg Ruten.  
 m.s. *Fano*, afg. Frederiksstad 11.10. til Newcastle.  
 s.s. *Fano*, Korff, ank. Danzig 10.10.  
 m.s. *Fionia*, Christensen, ank. Hamborg 14.10.  
 s.s. *Flora*, Jørgensen, afg. Grimsby 19.10. til Leith.  
 s.s. *Flynderborg*, afg. Kbhvn. 13.10.  
 s.s. *Fredensborg*, afg. Sfax 15.10.  
 s.s. *Frederiksborg*, ank. Garston 9.10.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, afg. New York 20.10. til Kbhvn.  
 s.s. *Frode*, Brinch, afg. Montreal 8.10. til Kbhvn.

## G

s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Kbhvn. forv. 20.10. til Antwerpen.  
 s.s. *Gautatyr*, Abrahamsen, afg. Liverpool 10.10. til Piræus.  
 s.s. *Georgia*, Jarltorp, ank. Svendborg 14.10.  
 s.s. *Gerda Toft*, afg. Konstantinopel 16.10.  
 s.s. *Gerda*, pass. Gibraltar 9.10.  
 m.s. *Gertrude Mærsk*, ank. Hongkong 4.10.  
 m.s. *Gloria*, Kromann, ank. Aabenraa 11.10.  
 s.s. *Gorm*, Bastholm, afg. Norfolk V. 10.10. til Rotterdam.  
 s.s. *Grete*, pass. St. Miguel 16.9.  
 s.s. *Gudrun Mærsk*, afg. Leningrad 4.10.  
 s.s. *Gunver*, afg. Partington 4.10.  
 s.s. *Gunvor Mærsk*, ank. Casablanca 2.10.  
 s.s. *Grønland*, Meinertz, afg. Cardiff 11.10.

## H

s.s. *H. H. Petersen*, Jensen, afg. Aalborg 14.10. til Archangel.  
 s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Gdynia 14.10.  
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. Bourgas 7.10.  
 s.s. *Hans Mærsk*, ank. Kjøboik 29.9.  
 s.s. *Harald*, Clemmensen, afg. Antwerpen forv. 16.10. til Kbhvn.  
 s.s. *Harriet*, pass. Dungeness 8.10.  
 s.s. *Hebe*, Lise, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Helene*, afg. Kbhvn. 9.10.  
 s.s. *Helga*, Dok i Nakskov.  
 s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Svendborg 19.9.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Swansea forv. 25.10. til København.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Swansea forv. 16.10. til København.  
 s.s. *Hroar*, afg. Hull forv. 27.10.  
 s.s. *Hulda Mærsk*, afg. Danzig 3.10.

## ARBEJDSGIVERE

## og FUNKTIONÆRER

er lige interesserede i Indførelsen af en betryggende forsikringsmæssig Pensionsordning for Personalet.

Indhent Oplysninger og Tilbud fra

## PENSIONSFORSIKRINGSANSTALTEN

## AKTIESELSKAB

(Oprettet af danske Erhvervsorganisationer)

VESTRE BOULEVARD 38 • KØBENHAVN V • TLF.: C. 7809

## I

m.s. *India*, Kruse, ank. Vancouver 11.10.  
 m.s. *Indien*, Bronér, ank. Sydney N.S.W. 15.10.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Bordeaux 9.10. til Salerno.  
 s.s. *Inge Mærsk*, ank. Archangel 11.10.  
 s.s. *Inger*, afg. Svendborg 9.10.  
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Mostaganem 15.10.  
 m.s. *Ireland*, Petersen, ank. Montreal 7.10.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Akureyri 13.10. til Reykjavik.  
 s.s. *Ivar*, Clausen, afg. Tolkis 8.10. til Sorel/Montreal.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
 s.s. *Jacob Mærsk*, afg. Aalborg 27.9.  
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Danzig 14.10.  
 m.t. *Jane Mærsk*, afg. Port Arthur 9.9.  
 m.s. *Java*, Skjoldam, afg. Cristobal 10.10. til Los Angeles.  
 s.s. *Jenny*, afg. Wiborg 9.10.  
 s.s. *Jessie Mærsk*, afg. Murmansk 9.10.  
 s.s. *Johanne*, afg. Calais 9.10.  
 s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Fredericia 1.10.  
 s.s. *Jolantha*, Thornung, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Jonna*, pass. Niten 7.10.  
 s.s. *Jutta*, afg. Purleet 10.10.  
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, ank. London 14.10.

## K

s.s. *Kai*, Friis, pass. Finisterre 11.10. p. R. t. Spezia.  
 s.s. *Karen Toft*, pass. Cape Wrath 13.10. p. R. t. Manchester.  
 s.s. *Karla*, afg. Vianna de Castello 29.9.  
 s.s. *Katholm*, Christensen, afg. Neyport 10.10. til Kbhvn.  
 s.s. *Kentucky*, Hansen, afg. Fowey 12.10. til Philadelphia.  
 s.s. *Kirsten Mærsk*, afg. Grimsby 1.10.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Leer 13.10.  
 s.s. *Knud*, Jensen, afg. Horsens forv. 16.10. til Randers.  
 s.s. *Koldinghus*, Holst, Kbhvn.-Vejle Ruten.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, ank. Rotterdam 14.10.  
 s.s. *Laura*, afg. Table Bay 22.9. til Halifax.  
 s.s. *Laura Mærsk*, ank. Leningrad 30.9.  
 m.s. *Leice Mærsk*, afg. Hirtshals 13.9. vestg.  
 s.s. *Lexa Mærsk*, ank. Greningen 4.10.  
 s.s. *Lica Mærsk*, ank. Archangel 29.9.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Newport News 24.9.  
 s.s. *Lilian*, pass. Kbhvn. 30.9.  
 s.s. *Lilleborg*, pass. Dungeness 14.10.  
 s.s. *Limfjorden*, Clausen, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, ank. Oslo 12.10.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Kristianssand 24.9. til River Plate.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, Posselt, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Hjorth, afg. Danzig forv. 17.10. til Tallinn.  
 s.s. *Maine*, Jensen, afg. Svane 13.10. til Halmstad.  
 s.s. *Maja*, afg. Beckton 10.10.  
 m.s. *Malaya*, Sørensen, pass. Perim 15.10. p. R. t. Bombay.  
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Birkenhead 10.10.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. Kbhvn. 20.10. til London.  
 s.s. *Maria Toft*, pass. Oran 12.10. p. R. t. Antwerpen.  
 s.s. *Marie*, afg. Marina 10.10.  
 m.t. *Marie Mærsk*, afg. Continentet 15.9.  
 m.s. *Marna*, Boye, ank. Kbhvn. 12.10.  
 s.s. *Maryland*, Ankensen, afg. Tyne 5.10.  
 s.s. *Mathilde Mærsk*, ank. Koret 15.9.  
 m.s. *Meonia*, Frandsen, afg. Port Said 14.10. til Genoa.  
 s.s. *Minsk*, Petersen, afg. Casablanca 26.10. til Tanger.  
 s.s. *Moen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

## N


s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Trångsund 9.10.  
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Lauritsen, afg. Horsens 13.10. til Methil.  
 s.s. *Najaden*, pass. Skagen 10.10.  
 s.s. *Nancy*, afg. Cartagena 11.10.  
 s.s. *Nautic*, afg. Klaipeda 9.10.  
 s.s. *Nelly*, afg. Gravesend 10.10.  
 s.s. *Neptun*, ank. Valencia 5.10.

**BRUG KUN**

**Hempels Skibsfarver**

**INDENBORDS UDENBORDS**

*Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.*



**CHR. MØLLER A/S**

*Amaliégade 49 København K.*

PRESENNINGER  
ARBEJDSHÅNDSKER · ASBESTBEKLÆDNING  
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

*Etableret 1855      Telefon: Central 687*



m.s. *Neptun*, Kromann, ank. Landskrona 9.10.  
s.s. *Nerma*, ank. Almeria 10.10.  
s.s. *Nevada*, Kolster, afg. Buenos Aires 10.10. til Moss.  
m.s. *Nicoline Mærsk*, ank. Montreal 3.10.  
s.s. *Nidaros*, Henriksen, Kbhvn.-Riga Ruten.  
m.s. *Niel Mærsk*, afg. Panama 4.10.  
s.s. *Nina*, afg. Quebec 19.9. til Fort de France.  
s.s. *Niobe*, afg. Stocka 10.10.  
m.s. *Nora Mærsk*, afg. Los Angeles 1.10. til Sydney.  
m.s. *Nordbo*, afg. Port Camba 12.9. til Europa.  
s.s. *Nordborg*, ank. Hull 6.10.  
m.s. *Nordfarer*, ank. Balbao 28.9., afg. til Grangemouth.  
m.s. *Nordhavet*, rapp. 35 m SW for Landsend 28.9. til Los Angeles.  
m.s. *Nordhval*, ank. Iquique 10.9.  
m.s. *Nordkap*, ank. New York 30.9.  
s.s. *Nordlys*, ank. Christobal 5.10, afg. til Quayaquil.  
m.s. *Nordpol*, ank. Nakskov 1.10. Repr.  
s.s. *Nordsøen*, afg. Kenitra 10.10.  
s.s. *Normandiet*, Fischer, afg. Bourgas 29.9.

**O**

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
s.s. *Odin*, Falk, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
s.s. *Olaf*, afg. Danzig forv. 25.10. til Preston.  
s.s. *Oluf Mærsk*, afg. Hammerfest 5.10.  
m.s. *Olympia*, Røder, afg. Livorno 10.10.  
m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Odense forv. 18.10. til København.  
m.s. *Orkney* (Svendborg), Born, afg. Danzig 10.10. til Korsør.  
s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Leningrad 11.10.

**P**

m.s. *Panama*, Juul Christensen, ank. Sydney 14.10.  
l.s. *Parana*, Eggert, afg. New York 11.10.  
s.s. *Paris*, Larsen, ank. Bremen 7.10.  
m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
m.s. *Patricia* (Svendborg), Nielsen, ank. Hernøsand 10.10.  
s.s. *Paula*, pass. Helsingør 17.9.  
m.s. *Par*, Groth, afg. Danzig 9.10. til Haderslev.  
m.s. *Peru*, Berg, afg. Shanghai 14.10. til Yokohama.  
m.s. *Peter Mærsk*, ank. Chester 11.10.  
s.s. *Poul Møller*, Schrøder, afg. Odense 17.10. til Randers.  
s.s. *Prins Knud*, Hejlso, ank. Kristianssand 12.10.

**R**

s.s. *Randi*, ank. Antwerp 10.10.  
s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Newcastle forv. 23.10. til Kbhvn.  
s.s. *Rita*, Blom, Aalborg-Hamborg Ruten.  
s.s. *Rita Mærsk*, ank. Archangel 3.10.  
s.s. *Robert Mærsk*, afg. Limerick 27.9.  
s.s. *Rosenborg*, afg. Cardiff 13.10.  
s.s. *Rota*, Petersen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

**S**

s.s. *Saga*, Bergstedt, afg. Bergen forv. 15.10.  
m.s. *Sally Mærsk*, afg. Kbhvn. 10.10.  
s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. ank. Dublin 15.10.  
s.s. *Seine*, Bellec, afg. Havre forv. 17.10. til Dunkirk.  
m.s. *Siam*, Krarup, afg. Shanghai 12.10. til Hongkong.  
s.s. *Sigrun*, Pedersen, afg. Kbhvn. forv. 16.10. til Aarhus.  
s.s. *Silkeborg*, ank. Gdynia 9.10.  
s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Leningrad 14.10.  
m.s. *Skandia*, Harris, ank. Porsgrunn 9.10.  
s.s. *Skjold*, Thomsen, afg. Kbhvn. forv. 16.10. til Dunkirk.  
s.s. *Skodsborg*, ank. Råfsö 13.10.  
s.s. *Sleipner*, Jepsen, afg. Kbhvn. forv. 28.10. til Leith.  
s.s. *Slesvig*, Egetoft, afg. Sfax 4.10.  
s.s. *Sonja Mærsk*, afg. Vlaardingen 4.10.

s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Delfzijl 8.10.  
s.s. *Stadion II*, afg. Stettin forv. 19.10. til Kbhvn.  
s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Philadelphia 11.10. til Cardenas.  
m.s. *Start*, Olsen, afg. Cortz (Nødhavn) 10.9. til Bay Roberts.  
s.s. *Stegelborg*, afg. Casablanca 14.10.  
s.s. *Stella*, afg. Valparaise 5.10. til New York.  
s.s. *Stjerneborg*, pass. Ækvator 15.10.  
s.s. *Stockholm*, Hinsch, afg. Leningrad 13.10.  
s.s. *Susan Mærsk*, afg. Gdynia 16.9.  
s.s. *Svanhild*, Kristoffersen, afg. New York 31.10.  
s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Kbhvn. 13.10. til Manchester.  
s.s. *Svava*, Christensen, afg. Antwerpen forv. 23.10. til Kbhvn.  
s.s. *Søborg*, ank. Gdynia 8.10.  
s.s. *Sønderjylland*, Willarsen, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.

**T**

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Danzig forv. 17.10. til København.  
m.s. *Tacoma*, Lorentzen, afg. Shimonoseki 12.10.  
s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Struer 17.10.  
s.s. *Tempo*, Sørensen, laster Kbhvn.  
s.s. *Tennessee*, Arcl, afg. Kbhvn. 16.10. til Vejle.  
s.s. *Thyra*, Jans, afg. Kbhvn. forv. 22.10. til Odense.  
s.s. *Tiber*, Hull, afg. Gdynia forv. 22.10. til Kbhvn.  
s.s. *Tjaldur*, Folkenberg, Esbjerg-Antwerpen Ruten.  
s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Lissabon 8.10. til Kbhvn.  
m.s. *Tongking*, Jørgensen, pass. Quessant 1510. p. R. t. Kbhvn.  
s.s. *Tovetil*, Vilsmark, afg. Harburg 16.10. til Gdynia, pass. Kiel-Hollenau 16.10. til Gdynia.  
s.s. *Trio*, Svane, ank. Aalborg 14.10.  
s.s. *Trondhjem*, Jørgensen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Ceuta forv. 17.10. til Melilla.

**U**

s.s. *Uffe*, Hav, afg. Antwerpen forv. 19.10. til Kbhvn.  
s.s. *Ulla*, afg. Rio Janeiro 24.9. til London.  
s.s. *United States*, Voldborg, ank. Kbhvn. forv. 17.10.  
s.s. *Uranienborg*, ank. Stavanger 15.10.

**V**

m.s. *Vega* (Svendborg), Hansen, ank. Plymouth 12.10.  
s.s. *Vendia*, Lund, afg. Methil 13.10.  
s.s. *Vibeke Mærsk*, pass. Hammeren 9.10. vestg.  
s.s. *Viborg*, i Dok Helsingør.  
m.s. *Victoria* (Orient), Kielsgaard, ank. Danzig 14.10.  
s.s. *Vidur*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
s.s. *Virginia*, Gyhrs, afg. Kbhvn. forv. 19.10. til Aarhus.

**W**

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Kbhvn. 15.10.

**Y**

s.s. *Ydun*, Fjeldborg, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Kähler, Aarhus-Hamborg Ruten.

**Ø**

s.s. *Ørneborg*, afg. Kovda 14.10.

**Positionsliste for Sejlskibe 16.10.34**

3m. M.Sk. *Albert*, Christoffersen, ank. Oporto 8.10.  
3m. Sk. *Elisabeth*, Grube, ank. Aalborg 14.10.  
3m. Sk. *Galathea*, Friis, ank. Plymouth 9.10.  
3m. M.Sk. *Nordstjernen*, Kristensen, ank. Fremington 11.10., afg. Fremington 13.10.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
**ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL**ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
**AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.**

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer



# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

Telefon Nr. 6300, Omst. til samtlige Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.

## S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Wessberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2663

R A N D E R S

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte

Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTERINTERESSENT-SÆLSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

KAJ & PAKHUSE: HOLMS PLADS

HOVEDKONTOR:  
TLF. C. 3491 & 13370

EFTER KONTORTID KALDES:  
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y

## STEVEDORE

Telefoner: 537 & 4055 **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.: Mardresch

Aalborg

# WEIOLIN

PATENT SKIBSFARVER

Fineste danske Fabrikat

Spørg Deres Skibshandler.

AAGE WEIHE

SKIBSFARVEFABRIK

• NYHAVN 43 •

## KR. DREYER

DANSK MEK. KEDELRENSNINGS- & ISOLATIONSFORRETNING

Kedelrensning NYHAVN 57 · TELEFON C. 5241

Rustbankning Ing. H. DREYER, Privat Tlf. Ordrup 407

Isolering af Damp-, Varme- og Køleanlæg til billige Priser

## IVER C. WEILBACH & CO

SØLVER & SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Telegr.:

Grundlagt 1744

Compasweilbach

Specialforretning: Kompasser & Nautiske Instrumenter

Grundlagt 1874

## Th. Höeg \* Hamburg

Bundfarver for Jern- og StaaIskibe

Rød og Graa Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe

Patent Mønje Graa Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Tølbodgade 18, Kbhvn. K.  
Telefon: Central 13779.

## GUSTAV METZLER

Skibsmægler, Befragtning og Bunkerforsyning

STETTIN OG SWINEMÜNDE

TLGR.-ADR.: METZLER

Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, København.  
Finska Angfartygs A/B., Helsingfors. — "Neptun" Bremen.

## VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM  
ANTWERP

Skibsredere, Skibsmæglere, Befragtningsagenter  
og Agenter for regelmæssige Linier

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Coder: Scotts, Watkins, Bentleys.

## A/B. BRUHN Co. OY

(tidl. J. BRUHN, Etabl. 1879)

Skibsmæglere og Befragtnings Agenter

Medlemmer af

The Finnish Shipbrokers Association, The Baltic & International  
Maritime Conference og Nordisk Skibsrederforening

KOTKA (Finland)

Tele.-Adr.: BRUHNCO, KOTKA

# CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

50. Aargang.

København 17. Oktober 1934.

Nr. 42.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters 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, og de der angaar Fyr, er angivet fra Søen.

## I. Østersøen.

2398. Sverige. Ölandsrev Fyrskib genudlagt.  
(U. f. s. Nr. 41/2758. Stockholm 1934.)  
Fyrskibet Ölandsrev paa c. 56° 07' N. 16° 34' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 35/2012 1934.)
2399. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Indløbet til Gävle. Fyr slukkes midlertidigt og flyttes. Lystønde udlægges midlertidigt.  
(U. f. s. Nr. 41/2757, Stockholm 1934.)  
1. Den 22. Oktober d. A. slukkes Fyrene *Barsa grund* paa c. 60° 41',<sub>2</sub> N. 17° 12',<sub>5</sub> E. og *Brynäs* paa c. 60° 40',<sub>7</sub> N. 17° 11',<sub>4</sub> E. midlertidigt. *Barsa grund* Fyr flyttes c. 10 m N. over, medens *Brynäs* Fyr vil blive flyttet saaledes, at de to Fyr overet efter Flytningen stadig leder mellem Sømærkerne ved *Sörgrundet* og *Sörgrundshällan*.  
2. Under Slukningen af de i (1) nævnte Fyr udlægges midlertidigt tæt S. for *Barsa grund* Fyrs nuværende Plads en Lystønde, der viser grønt, fast Lys.
2400. (P). Sverige. Bottniske Bugt. Løbet til Iggesund. Sømærke inddrages.  
(U. f. s. Nr. 41/2756. Stockholm 1934.)  
Stagen med Kost paa 61° 37',<sub>37</sub> N. 17° 08',<sub>25</sub> E. vil i Løbet af den nærmeste Tid blive permanent inddraget.
2401. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Yxpila. Grund afmærket.  
(U. f. s. Nr. 28/752. Helsingfors 1934.)  
I Løbet til *Yxpila* er fundet en Grund med 6,<sub>4</sub> m Vand. Grunden er afmærket med en hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa 63° 53' 38" N. 22° 58' 15" E.
2402. Finland. Skärgårdshavet. Åbo—Hangö. Nagu Fyr flyttet.  
(U. f. s. Nr. 28/755. Helsingfors 1934.)  
Fyret *Nagu* paa 60° 11' 35" N. 22° 07' 53" E. er flyttet til 60° 11' 32" N. 22° 08' 12" E. Fyret viser afvekslende hvidt og rødt Lys samt rødt og grønt Lys med En-Formærkelser og lyser, som følger:  
1. Grønt Lys med En-Fmk. i Pejl. fra c. 119° til c. 133°.  
2. Afvekslende hvidt og rødt Lys i Pejl. fra c. 133° til c. 149°.  
3. Rødt Lys med En-Fmk. i Pejl. fra c. 149° til c. 177°.  
Iøvrigt er Fyret uforandret.

2403. Tyskland. Vinterafmærkning.  
(N. f. S. Nr. 41/4026. Berlin 1934.)  
Omskiftningen af Sommerafmærkningen med Vinterafmærkning er paabegyndt.
2404. (P). Tyskland. Pillau. Fyr forandres.  
(N. f. S. Nr. 41/3903. Berlin 1934.)  
Antagelig i Begyndelsen af November d. A. vil *Pillau* Bagfyr paa  $54^{\circ} 38' 25''$  N.  $19^{\circ} 53' 46''$  E. samt *Pillau Einfahrtbake* Fyr blive forandret til at vise hvidt og rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $14^s$ , Blink  $2^s$ , Mørke  $3^s$ , Blink  $2^s$ , Mørke  $7^s$ .  
(Kort Nr. 269.)
2405. Tyskland. Adlergrund Fyrskib genudlagt.  
(N. f. S. Nr. 41/3907. Berlin 1934.)  
Fyrskibet *Adlergrund* paa c.  $54^{\circ} 50'$  N.  $14^{\circ} 23'$  E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 36/2082 og 37/2135 1934.)  
(Se Tillæg.)

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

2406. Danmark. Smaalandsfarvandet. Farø W. Ny Afmærkning for Højspændingskabel.  
Højspændingskablet mellem *Bakkebølle* Strand paa c.  $54^{\circ} 58',_5$  N.  $11^{\circ} 59',_1$  E., paa S.-Kysten af *Sjælland* og *Farnæs* Skov paa c.  $54^{\circ} 56',_4$  N.  $11^{\circ} 57',_7$  E., paa N.-Kysten af *Falster*, vil i Løbet af den nærmeste Tid uden nærmere Meddelelse i Stedet for med de tidligere hvide Trekantbaaker blive afmærket med nye høje Baaker med hvid Diamant, der i Midten er forsynet med et rødt, fast Fyr.  
Baakernes Pladser er, som følger:  
*Sjællandssiden*: Bagbaake. Flammens Højde: 34 m.  $54^{\circ} 58' (39'')$  N.  $11^{\circ} 59' (05'')$  E.  
Forbaake. Flammens Højde: 22,<sub>3</sub> m. 120 m  $198^{\circ}$  fra Bagbaaken.  
*Falstersiden*: Bagbaake. Flammens Højde: 29,<sub>7</sub> m.  $54^{\circ} 56' (19'')$  N.  $11^{\circ} 57' (40'')$  E.  
Forbaake. Flammens Højde: 22,<sub>8</sub> m. 100 m  $18^{\circ}$  fra Bagbaaken.  
Fyrenes Lysevne er c. 10 Sm.  
(E. f. S. Nr. 17/806 1928. Kort Nr. 301, 291 og 279. Danske Lods, Side 528 og 537. Tillæg Nr. 3, Side 76 og 77. Fyr-Fort. Nr. 639 A og 648 B.)
2407. Danmark. Store-Bælt. Omø Havn (Kirkehavn). Nyt Fyr tændt.  
Paa Yderenden af *Omø* Havn N.-lige Mole er paa  $55^{\circ} 10' (19'')$  N.  $11^{\circ} 09' (51'')$  E. tændt et Fyr, *Omø* Havnefyr, der viser grønt, fast Lys. Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: c. 5 Sm. En 4 m høj Fyrpæl. Fyret er synligt i Pejlinger fra c. N.  $\frac{1}{2}$  E. gennem E. og S. til c. SW. — Brændetid: 1. September—1. Marts.  
(Kort Nr. 290, 221, 244 og 299. Danske Lods, Side 329. Havnelods, Side 149, Fyr-Fort. Nr. 359 B.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2408. Sverige. Kattegat. Varberg Havn. Belysning af Pierhoved.  
(U. f. S. Nr. 41/2703. Stockholm 1934.)  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 11/553 1934 meddeles, at den klare Lanterne paa Stagen paa  $57^{\circ} 06',_70$  N.  $12^{\circ} 14',_45$  E. er flyttet til den forlængede S.-lige Bølgebryders Pierhoved.  
(E. f. S. Nr. 11/553 1934.)
2409. Danmark. Limfjorden. Aalborg Jernbanebro E. Telefonkabler flyttet.  
De E. for *Aalborg* Jernbanebro værende Telefonkabler er flyttet E. efter og ligger nu 80—100 m E. for Broen.  
*Aalborg*: c.  $57^{\circ} 03'$  N.  $9^{\circ} 56'$  E.  
(Kort Nr. 271 og 259. Havnelods, Side 17.)

**2410. Skagerrak. Drivende Vraggods.**

(Meddelelse fra estnisk Dampskib «Keila».)

Den 10. Oktober 1934. Drivende Vraggods (Tømmer) observeret paa c.  $57^{\circ} 12' N.$   $8^{\circ} 32' E.$ , c. 6 Sm NNW. for *Hanstholm* Fyr.**2411. (T). Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Fyr midlertidig slukket.***Hirtshals* østre Molefyr paa  $57^{\circ} 35' (47'')$  N.  $9^{\circ} 58' (02'')$  E. er midlertidig slukket paa Grund af Stormskade. Fyret vil blive istandsat, saa snart Forholdene tillader det.**2412. (P). Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Dækmole under Bygning. Nyt Fyr tændes.**En Dækmole er under Bygning c. 65 m W. for det W.-lige Molehoved ved Indløbet til *Hirtshals* Havn.Den 15. November d. A. vil der paa Yderenden af den færdigbyggede Del af Dækmolen paa  $57^{\circ} 35' (48'')$  N.  $9^{\circ} 57' (50'')$  E. blive tændt et Fyr, der skal vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $5^s$ , Blink  $0,8^s$ , Mørke  $0,8^s$ , Blink  $0,8^s$ , Mørke  $2,6^s$ . Flammens Højde: 9 m. Synsvidde:  $7,5$  Sm. Fyrpæl. Fyret skal lyse hele Horisonten rundt.  
(Kort Nr. 211 og 236. Danske Lods, Side 123. Havnelods, Side 81. Fyr-Fort. Nr. 64 A.)**2413. (T). Norge. Skagerrak. Porsgrundselven. Torsberg Fyr. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.**

(B. f. F. Nr. 26. Oslo 1934.)

Taagesignalet ved *Torsberg* Fyr paa c.  $59^{\circ} 07',3$  N.  $9^{\circ} 36',6$  E. er for Tiden ude af Virksomhed.**2414. Norge. Skagerrak. Tromsøund. Gitmertangen søndre øvre Fyr forandret.**

(B. f. F. Nr. 26. Oslo 1934.)

*Gitmertangen* søndre øvre Fyr paa c.  $58^{\circ} 30',5$  N.  $8^{\circ} 57',3$  E. er forandret til at vise hvidt Lys med Gruppe-Formørkelser, To-Formørkelser.  
(E. f. S. Nr. 34/1959 1934.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

**2415. Norge. Smølen. Indveien Fyr forandret.**

(B. f. F. Nr. 26. Oslo 1934.)

*Indveien* Fyr paa c.  $63^{\circ} 30',6$  N.  $7^{\circ} 59',4$  E. er forandret og lyser nu, som følger:

- |  |  |
|--|--|
| 1. Grønt i Pejl. fra $19^{\circ}$ til $45^{\circ}$ . | 5. Grønt i Pejl. fra $192^{\circ}$ til $232^{\circ}$ . |
| 2. Rødt i — - $45^{\circ}$ - $82^{\circ}$ .          | 6. Hvidt i — - $232^{\circ}$ - $239^{\circ}$ .         |
| 3. Rødt i — - $176^{\circ}$ - $189^{\circ}$ .        | 7. Rødt i — - $239^{\circ}$ - $334^{\circ}$ .          |
| 4. Hvidt i — - $189^{\circ}$ - $192^{\circ}$ .       |  |

Iøvrigt er Fyret uforandret.

**2416. Norge. Olaskjær Fyr forandret.**

(B. f. F. Nr. 26. Oslo 1934.)

I den tidligere røde Lysvinkel Nr. 3 fra  $89^{\circ}$  til  $152^{\circ}$  i *Olaskjær* Fyr paa c.  $61^{\circ} 43',5$  N.  $4^{\circ} 57',2$  E. er indlagt en ny grøn Lysvinkel mellem Pejlingerne  $100^{\circ}$  og  $104^{\circ}$ . — Iøvrigt er Fyret uforandret.**2417. (P). Norge. Korsfjorden. Marstenen Fyr. Radiofyr forandres. Taagesignal forandres.**

(B. f. F. Nr. 26. Oslo 1934.)

1. Omkring den 1. November d. A. vil *Marstenen* Radiofyr paa c.  $60^{\circ} 07',8$  N.  $5^{\circ} 01',0$  E. blive forandret, som følger:Radiofrekvens:  $306,5$  kc/s (979 m). Rækkevidde: 50 Sm.

Signalet bliver:



a. Bogstaverne LMM 2 Gange med 1 <sup>s</sup> . Mellemrum . . . . .	13,7 <sup>s</sup> .
b. Pause . . . . .	1,0 <sup>s</sup> .
c. 15 lange Streger . . . . .	1 <sup>m</sup> . 21,2 <sup>s</sup> .
d. Pause . . . . .	1,0 <sup>s</sup> .
e. Bogstaverne LMM 1 Gang . . . . .	6,4 <sup>s</sup> .
Udsendelsens Varighed . . . . .	1 <sup>m</sup> . 43,3 <sup>s</sup> .
Pause . . . . .	4 <sup>m</sup> . 13,7 <sup>s</sup> .
Periode . . . . .	6 <sup>m</sup> .

I usigtbart Vejr afgives Signalet hver 6<sup>m</sup>, begyndende ved det 0<sup>m</sup>, 6<sup>m</sup>, 12<sup>m</sup> o. s. v. af hver Time.

I klart Vejr afgives Signalet 2 Gange hver halve Time, nemlig ved det 24<sup>m</sup> og 30<sup>m</sup> samt ved det 54<sup>m</sup> og 0<sup>m</sup> af hver Time.

2. Samtidig med Forandringen af Radiofyret vil Taagesignalet paa Grund af visse Forsøg blive forandret saaledes, at der hver 6<sup>m</sup> bliver givet et Ekstrastød af omtrent 1<sup>s</sup>. Varighed kort foran det regulære To-Støds Signal.

**2418. (P). Skotland N.-Kyst. Stroma. Swilkie Point. Taagesignal forandres.**

(N. t. M. Nr. 1685. London 1934.)

Omkring den 29. Oktober d. A. vil Taagesignalet ved *Swilkie Point* paa c. 58° 42' N. 3° 07' W. uden nærmere Meddelelse blive forandret til To-Stød, 1 dyb og 1 høj Tone, hver 1<sup>m</sup>.

(Kort Nr. 263.)

**2419. Shetlands Øerne. Hoo Stack. Grund.**

(N. t. M. Nr. 1690. London 1934.)

En Grund (Klippe) med 8,2 m Vand er fundet paa c. 60° 15' N. 1° 06' W., 1,12 Sm 192° fra *Mull of Eswick Fyr*.

(Kort Nr. 263.)

(Se Tillæg.)

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

**2420. (P). Frankrig. Le Havre. Taagesignal forandres.**

(A. a. N. Nr. 41/1976. Paris 1934.)

Taagesignalet fra Molehovedet af *Digue Nord* paa c. 49° 29' N. 0° 05' E. forandres i Løbet af den nærmeste Tid til Diafon, der skal give Et-Stød hver 20<sup>s</sup>, Stød 3<sup>s</sup>, Pause 17<sup>s</sup>.

**2421. England S.-Kyst. The Solent. West Bramble Lystønde forandret.**

(N. t. M. Nr. 37. Trinity House, London 1934.)

*West Bramble Lystønde* paa c. 50° 47' N. 1° 19' W. er forandret og viser nu hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 7½<sup>s</sup>.

(E. f. S. Nr. 39/2254 1934.)

**2422. (T). England S.-Kyst. The Shambles. Undervandshindringer og Afmærkning genudlagt.**

(N. t. M. Nr. 1708. London 1934.)

Undervandshindringerne samt de 2 røde Stumptønder paa c. 50° 30' N. 2° 21' W. er genudlagt.

(E. f. S. Nr. 6/337 1934.)

**2423. Skotland W.-Kyst. Loch Linnhe. Pulle.**

(N. t. M. Nr. 1707. London 1934.)

En Pulle med 13,7 m Vand er fundet paa c. 56° 36' N. 5° 22' W., 1,31 Sm 34° fra 72,9 m Triangulationsmærket paa N.-Enden af *Shuna Island*.

**2424. Irland N.-Kyst. Ardglass. Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 1709. London 1934.)

*Ardglass* Fyr paa c.  $54^{\circ} 16' N.$   $5^{\circ} 37' W.$  er forandret og viser nu hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formærkelser hver  $4^s$ . Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pejl. fra Land til  $310^{\circ}$ .      3. Rødt i Pejl. fra  $318^{\circ}$  til Land.
2. Hvidt i — -  $310^{\circ}$  -  $318^{\circ}$ .

Fyret er ubevogtet.

(E. f. S. Nr. 36/2097 1934.)

**2425. Irland E.-Kyst. Donaghadee Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 1710. London 1933.)

Det hvide og røde, faste Fyr paa Hovedet af S.-Pieren paa c.  $54^{\circ} 39' N.$   $5^{\circ} 32' W.$  er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formærkelser hver  $4^s$ . Flammens Højde: 17 m. Fyret, der er ubevogtet, er synligt i Pejlinger fra Kysten gennem S. til  $333^{\circ}$ .

(E. f. S. Nr. 12/748 1933.)

**VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.****2426. Spanien SW.-Kyst. Huelva Anduvning. Lystønder forandret.**

(N. t. M. Nr. 1686. London 1934.)

Nedennævnte Lystønder er forandret, som følger:

1. Lystønde Nr. 9,  $2_{,00}$  Sm  $157^{\circ}$  fra *Arenilla* Taarn, viser nu rødt Et-Blink.
  2. Lystønde Nr. 8,  $2_{,92}$  Sm  $144^{\circ}$  fra *Arenilla* Taarn, viser nu grønt Et-Blink.
  3. Lystønde Nr. 7,  $3_{,90}$  Sm  $143^{\circ}$  fra *Arenilla* Taarn, viser nu rødt Et-Blink.
- Arenilla* Taarn: c.  $37^{\circ} 12' N.$   $6^{\circ} 56' W.$

**2427. Spanien SW.-Kyst. Cádiz Bugt. Cádiz. Oplysning om San Sebastian Fyr.**

(A. a. l. N. Nr. 40/1291. San Fernando 1934.)

*San Sebastian* Fyr paa c.  $36^{\circ} 31',7 N.$   $6^{\circ} 18',9 W.$  viser nu hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $10^s$ , Blink  $0_{,29}^s$ , Mørke  $2_{,21}^s$ , Blink  $0_{,29}^s$ , Mørke  $7_{,21}^s$ . Iøvrigt er Fyret uforandret.

(E. f. S. Nr. 36/2099 1934.)

**2428. (T). Afrika W.-Kyst. Liberia. Cape Palmas Ankerplads. Congo Rock. Baake forsvundet.**

(N. t. M. Nr. 1696. London 1934.)

Baaken, der afmærker *Congo Rock* paa c.  $4^{\circ} 22' N.$   $7^{\circ} 45' W.$ ,  $1_{,216}$  Sm  $275^{\circ}$  fra *Cape Palmas* Fyr, er forsvundet.

(E. f. S. Nr. 23/1331 1934.)

**VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.****2429. Panama N.-Kyst. Isla Cristoval. Punta Juan. Baake opført.**

(N. t. M. Nr. 1701. London 1934.)

En Baake er opført paa c.  $9^{\circ} 18' N.$   $82^{\circ} 17' W.$ ,  $2_{,35}$  Sm  $77^{\circ}$  fra *Arecife Tristan* Baake.

**2430. (T). Cuba. Punta Mangle. Fyr midlertidig slukket.**

(N. t. M. Nr. 1694. London 1934.)

*Punta Mangle* Fyr paa c.  $21^{\circ} 16' N.$   $76^{\circ} 18' W.$  rapporteres at være slukket for Tiden.

**2431. Panama W.-Kyst. Montijo Bugt Anduvning. English Rock. Lystønde inddraget.**

(N. t. M. Nr. 39/2605. Washington 1934.)

Den sorte Lystønde samt Spirtønden, der var udlagt paa c.  $7^{\circ} 33' N.$   $81^{\circ} 00' W.$ , er permanent inddraget.

(E. f. S. Nr. 27/1608 1934.)

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 2432. Sardinien. La Maddalena Anduvning. Capo d'Orso Fyr. Fyrs Plads.**  
(A. a. N. Nr. 231/541. Genua 1934.)  
*Capo d'Orso Fyr* er beliggende paa  $41^{\circ} 10' 39''$  N.  $9^{\circ} 25' 26''$  E., paa N.-Spidsen af Pynnten.
- 2433. Sardinien. Terranova. Isolotto Bocca. Taagesignal atter normalt.**  
(A. a. N. Nr. 231/540. Genua 1934.)  
Taagesignalet ved *Isolotto Bocca Fyr* paa c.  $40^{\circ} 55'$  N.  $9^{\circ} 34'$  E. afgives nu atter normalt med Nautofon.  
(E. f. S. Nr. 37/2161 1934.)
- 2434. Italien E.-Kyst. Otranto. Punta Craul Fyr forandret.**  
(A. a. N. Nr. 231/542. Genua 1934.)  
*Punta Craul Fyr* paa c.  $40^{\circ} 09'$  N.  $18^{\circ} 30'$  E. er forandret til at vise hvidt og rødt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver  $12^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $1,5^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $1,5^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $7,5^s$ . Flammens Højde: 14 m. Synsvide: 12 Sm for hvidt og c. 7 Sm for rødt Lys. Tremmeværkstaarn. Lysvinklerne er uforandret.
- 2435. Jugoslavien. Punta Mendars Fyr forandret.**  
(O. z. P. Nr. 260. Split 1934.)  
*Punta Mendars Fyr* paa c.  $41^{\circ} 57'$  N.  $19^{\circ} 09'$  E. er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver  $8^s$ , Lys  $4^s$ , Mørke  $4^s$ . Synsvide: 15 Sm. Iøvrigt uforandret.

## IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

- 2436. Røde Hav. Schab-el-Kebir Banke. Oplysning om Baake.**  
(A. a. N. Nr. 221/541. Genua 1934.)  
Baaken paa W.-Siden af *Schab-el-Kebir* er ikke mere forsynet med Topbetegnelse.  
c.  $21^{\circ} 41'$  N.  $38^{\circ} 50'$  E.
- 2437. (P). Forindien W.-Kyst. Portugisisk Indien. Mormugao Fyr forandres.**  
(A. a. N. Nr. 29/34. Lissabon 1934.)  
*Mormugao Fyr* paa c.  $15^{\circ} 25'$  N.  $73^{\circ} 47'$  E. vil i Løbet af den nærmeste Tid blive forandret til at vise hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver  $5^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $4^s$ .
- 2438. Forindien W.-Kyst. Malabarkysten. Alleppey Red. Vrag.**  
(N. t. M. Nr. 1688. London 1934.)  
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c.  $9^{\circ} 28'$  N.  $76^{\circ} 18'$  E.,  $2,1$  Sm  $222^{\circ}$  fra *Alleppey Fyr*.

## X. Asiens E.-Kyst med Japan.

- 2439. Sibirien. Strelok Bugt. Valda Rock. Fyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 1698. London 1934.)  
Paa *Valda Rock* er paa c.  $42^{\circ} 54'$  N.  $132^{\circ} 22'$  E. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $6^s$ .
- 2440. Sibirien. Strelok Bugt. Abrek Point. Fyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 1698. London 1934.)  
Paa SE.-Spidsen af *Abrek Point* er paa c.  $42^{\circ} 55'$  N.  $132^{\circ} 25'$  E. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $3^s$ . En 5 m høj, rødmalet Baake.

**2441. Sibirien. Strelok Bugt. Putyatina Island. Fyr tændt.**

(N. t. M. Nr. 1698. London 1934.)

Paa *Startzeva Point* er paa  $42^{\circ} 54' 10''$  N.  $132^{\circ} 25' 45''$  E. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $1\frac{1}{2}$  s.

**2442. Sibirien. Peter Den Stores Bugt. Syedlovidni Point. Fyr tændt.**

(N. t. M. Nr. 1697. London 1934.)

Paa c.  $43^{\circ} 05' N.$   $132^{\circ} 18' E.$ ,  $0,38$  Sm  $201^{\circ}$  fra N.-Spidsen af *Syedlovidni Point*, er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 6 s. Flammens Højde: 63 m. Synsvidde: 10 Sm. En hvid Fyrmast med 2 Trekanter med Spidserne mod hinanden.

**2443. Sibirien. Kap Basargina. Fyr tændt.**

(N. t. M. Nr. 1692. London 1934.)

Paa  $43^{\circ} 03' 29'' N.$   $131^{\circ} 57' 40'' E.$  er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver  $2\frac{1}{2}$  s. Flammens Højde: 25 m.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

**2444. (T). Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Kronprins Frederiks Bro spærres midlertidigt for Gennemsejling.**

Under Henviſning til E. f. S. Nr. 40/2330 1934 meddeles, at den deri omhandlede Afspærring af Løbet gennem *Kronprins Frederiks Bro* ved *Frederikssund* er blevet udsat c. 8 Dage.

c.  $55^{\circ} 50\frac{1}{2}' N.$   $12^{\circ} 02\frac{1}{2}' E.$

(E. f. S. Nr. 40/2330 1934.)

**2445. Danmark. Nordsøen. Bekendtgørelse angaaende Sejladsen i Sejlløbet til Kongsmark Færgebro.**

Ministeriet for Søfart og Fiskeri har under den 6. Oktober d. A. fastsat følgende Regler for Sejladsen gennem det c. 800 m lange Sejlløb til *Kongsmark Færgebro*, hvilket Sejlløb er beliggende i Forlængelse af Færgebroen.

## § 1.

For al Sejlads gennem det nævnte Sejlløb, der i hele Længden er at betragte som et snævert Farvand, gælder de i „Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand“ af 29. Juli 1927 under §§ 2—12 samt 14 og 15 anførte Bestemmelser med følgende Tilføjelser:

a) Skibe og Fartøjer, der ikke tilhører Post- og Telegrafvæsenet, maa ikke under faldende Vande eller naar Vandet er højt — Flodtid — løbe ind i Sejlløbet, medmindre Vandstanden i Sejlløbet er mere end 20 cm over Skibets eller Fartøjets største Dybgaende.

b) Føreren af et Skib eller Fartøj, der maatte grundstøde i Sejlløbet eller paa dets Sider, skal uopholdelig træffe Foranstaltninger til enten at bringe Skibet eller Fartøjet flot eller formindske Ulempen ved Grundstødningen; Føreren skal i saa Henseende saa vidt muligt rette sig efter de Anvisninger, der maatte blive givet af Broopsynet ved *Kongsmark Færgebro*.

## § 2.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft den 1. November 1934.

*Kongsmark Færgebro*: c.  $55^{\circ} 08',1 N.$   $8^{\circ} 33',5 E.$

(Havnelods, Side 99.)

**2446. Danmark. Rømø E.-Kyst. Kongsmark Færgebro. Broreglement.**

Under den 10. Oktober d. A. har Ministeriet for offentlige Arbejder udstedt et nyt Reglement for Ordenens Overholdelse ved *Kongsmark Færgebro* (c.  $55^{\circ} 08',1 N.$   $8^{\circ} 33',5 E.$ ) i Overensstemmelse med „Standardreglement for Overholdelse af Orden m. v. i (ved) danske Havne (Broer)“.

For Sejladsen inden for Broens Omraade gælder „Særlige Regler for Sejlads i indre dansk Farvand“ af 19. Juli 1927.

Det til Broen hørende Søomraade er begrænset dels af to rette Linier, een paa hver Side af Broen i 25 m Afstand fra denne, dels af en ret Linie, vinkelret paa de for-nævnte i en Afstand af 25 m fra Broens Yderende.

Dette Reglement træder i Kraft den 1. November 1934.  
(Havnelods, Side 99.)

**2447. Norge. Aust-Agder. Ulvøund. Fartbestemmelse.**

(E. f. S. Nr. 9/944. Oslo 1934.)

Fartøjer, som passerer *Ulvøund*, skal gaa med langsom Fart og ikke over 5 Knob fra Varden paa *Stangholmen* i W. til NE.-Pynnten af *Yttre Ulvø* i E.  
*Stangholmen* Varde: 58° 06' 40" N. 8° 12' 36" E.

**2448. (P). Norge. Ny Kommando for Styring.**

(E. f. S. Nr. 9/940. Oslo 1934.)

Fra den 1. Januar 1935 gælder følgende Kommandoer for Styring:  
Paa *norske* Skibe skal som Kommando for Styring anvendes Ordene „Styrbord“ og „Babord“, ikke „Højre“ og „Venstre“.  
„Styrbord“ skal betegne, at Rattet og Rorbladet skal svinges til Styrbord.  
„Babord“ skal betegne, at Rattet og Rorbladet skal svinges til Bagbord.

---

## Tillæg.


### I. Østersøen.

**2449. (T). Danmark. Rødsand Rende. Rødsand N. Fyr midlertidig slukket.**  
Fyret *Rødsand N.* paa 54° 33' (57") N. 11° 56' (01") E. er indtil videre slukket.

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

**2450. (T). Danmark. Tyborøn Lys- og Fløjtetønde midlertidig slukket.**  
Lys- og Fløjtetønden *Tyborøn* paa c. 56° 42',<sub>9</sub> N. 8° 10',<sub>5</sub> E. er for Tiden slukket, men vil snarest atter blive tændt.

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

AKTIESELSKABET  
**NAKSKOV  
SKIBSVÆRFT**

★  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

★  
FLYDEDOK  
FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

AKTIESELSKABET  
**MARITIME AGENCY**

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450      Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K

★  
REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTRER

**BUNKERKUL**

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

★  
KONTRAHENTER FOR  
STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

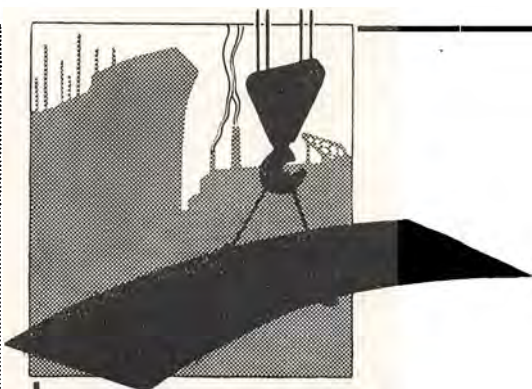
**O**wners' &

**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

**Price 13/-** postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
33, Amaliegade, Copenhagen.



**Nybygninger  
Reparationer**

Aktieselskabet

**Aalborg Maskin- og Skibsbyggeri**

Telegr. Adr.: Yard.

Tlf. 4101, Statstlf. 9.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

## AABENRAA

**P. F. CLEEMANN**ETABLERET 1879  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER**AABENRAA**

Statstelefon 182-482 Telgr.-Adr. Cleemann

## BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**SKIBSMÆGLER  
**BANDHOLM**

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

## AALBORG

**CHR. JENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**AALBORG**Telefon: 2256  
Statstelefon 40Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«

## FAABORG

**P. A. NIELSEN**EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 &amp; 509

## KJØGE

**RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.**

(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)

**AALBORG**

LLOYD'S AGENT

Telefon: 4120  
Statstelefon: 16Telegram-Adr.:  
»Maritime«**F. OHLSSON'S EFTF.**

ETABLERET 1878

INDEHAVER: A. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**KJØGE**

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

## KORSØR

**JOHS. UTZON**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**AALBORG**Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2Telegram-Adresse:  
»UTZON«**P. JØRGENSEN & CO.**

SKIBSMÆGLERFORRETNING

Grundlagt 1867

Indehaver: J. U. JEPSEN, statsautoriseret Skibsmægler

**KORSØR**Telegram-Adresse: JØRGENSEN  
The BOE CodeTelefon: 6 (3 Linier)  
Statstelefon: 11  
Efter Kontortid: 127

## AARHUS

**BERGMANN, SMITH & CO.**

SKIBSMÆGLERE

**AARHUS**TELEFON 1901 — 4019  
STATSTELEFON 13TELEGR.-ADR.  
»BERGSMITHS«

## KØBENHAVN

**ALFRED CHRISTENSEN**

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43

Telf. 221

Dampskibsreder

Dampskibs- og Havariagent

Befragtningsforretning

## ODENSE

**Rasmus Christensen**

Statsautoriseret Skibsmægler

**AARHUS**

Telef. 149. Statstelf. 99. Telgr.-Adr. „Racist“

**CHR. CLEMMENSEN**

INDEHAVERE: JAC. CLEMMENSEN. UFFE CLEMMENSEN

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

**ODENSE**TELEFON: 14 & 33  
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

**Carl v. d. Hude,**

Edsv. Skibsmægler

Etableret 1876

**Aarhus**

Telegr.-Adr.: Hude

Telefon 81-82. Statstelefon 8

**FRIIS & FREDERIKSEN**

EDSV. SKIBSMÆGLERE

**ODENSE**TELEFON: 30 (2 Ledninger)  
STATSTELEFON: 30

TELEGR.-ADR.: »FRIIS«

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 43

TORSDAG 25. OKTOBER 1934

41. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1934

Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleums A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegraf-selskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerchr  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phønix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugsererselskaber.

## FRA UGE TIL UGE

Af Axel Gerfalk.

### STATENS SKOLESKIB »DAMMARK«

Statens Skoleskib »Danmark« har nu, meddeler Bestyrelsesraadets Formand, Navigationsdirektør, Kommandør V. Lorck, forladt St. Vincent og er paa Vej til Rio, hvortil Skibet ankommer i Slutningen af November. Alt vel ombord.....

Naar man læser den nylig udkomne Beretning om Skoleskibets Virksomhed indtil Udgangen af Finansaaret 1933/34, føler man sig forvissat om, at alt er vel ombord. Beretningen præges af den grundige Dygtighed, hvorunder Uddannelsen foregaar ombord. Baade Staten og Skibsfarten, der iilsammen afholder Udgifterne ved Skoleskibets Drift, har Grund til at være stolt af denne Virksomhed, der paa betryggende Maade skaffer vore fremtidige Officerer ombord paa Handelsflaaden den nødvendige Sejlskibuddannelse.

Beretningen indeholder Skoleskibets Logbog for baade Sommer- og Vintertogtet. For Elever som for Føreren, den djærve Kaptajn A. Ankersø og hans udmærkede Officers-Besætning, har Dagene i Februar fra den niende til den elvte og den syttende og den altende vel sagtens været Togtets Mærkedage. I de Dage bestod Skoleskibet sin Ildprøve med Glans. Under orkanagtig Storm viste »Danmark« sig som et fortrinligt Søskib og Besætningen som ypperlige Sømænd. Denne fem Dages Stormprøve var ogsaa en Fjer i Kasketten for Skibets dygtige Konstruktor, Overskibsingeniør Aage H. Larsen. Overraskende kommer Resultatet af denne Styrkeprøve mellem Elementernes Rasen og Mænds Snille selvfølgelig ikke; Fagfolk kunde straks se, at »Danmark« sad rigtig paa Vandet.

Af Beretningen fremgaar det yderligere, at Maskineriet og det øvrige tekniske og nautiske Udstyr har virket tilfredsstillende; naar man endnu ikke har opnaaet helt gode Resultater med Radiopjeleren, maa man huske, at Installationen af en saadan frembyder særlige Vanskeligheder i et Sejlskib. Det gør ogsaa en godt at læse, at »Elevernes gode Opførsel i Land vakte almindelig Anerkendelse«. Med Tilfredshed konstaterer Kaptajn Ankersø, at Eleverne altid mødte præcis tilbage paa Skibet efter Landlov. Dette sidste er god, gammel dansk Tradition. Da Korvetten »Galathea« i 1845/47 krydsede Jorden rundt, og Mandskabet gennemgik alle mulige Lidelser fra Skørbug til Klimatfeber, skrev Kaptajn Steen Bille, Ekspeditionens Chef, i en af sine Indberetninger til Kongelige Majestæt: »... dette Sted er særlig fuld af Fristelser for unge Mænd, der har været længe borte hjemme fra. Alligevel opretholdtes de danske Sømands gode Traditioner: alle uden Undtagelse var paa Klokkeslet tilbage til Skibet, ikke et Minut for sent. Ingen anden Nation gør os det efter«. Bille har forhaabentlig til alle Tider Ret. Der er maaske de Nationer, der har mere Disciplin i sig end vi; men i Pligtfølelse slaar ingen af dem os.

Tjenesten ombord har været baseret paa toskiftet Vagt, og med Hensyn til Øvelserne skal anføres, at der er ankret og lettet ialt 58 Gange, foretaget 179 Stavgvendinger, 71 Halsninger, og Skibet har ligget un-



derdrejet i 60 Timer. Elevernes Undervisning har været meget alsidig. De har haft Roning i 18 Timer, Styring i 35, Signalering i 65, Navigation 29, Dansk 25, Regning 28, Sømandsskab 35, Motorlære 13, Sundhedslære 9, Morsning ved Transmitter 17 og Engelsk 9 Timer. De har haft fritstaaende Øvelser 108 Gange samt Svømning og Lodhivning naar Lejlighed gaves.

Kaptajn Ankersø slutter sin Generalrapport med at udtale, at den Uddannelse og Opdragelse, der er blevet Eleverne til Del, utvivlsomt vil vise sig at være af den største Betydning for Elevernes Fremtid som Styrmandsaspiranter.

Det er der næppe Tvivl om. Med den Uddannelse, som Eleverne faar ombord i »Georg Stage« og i »Danmark«, har de faaet alt det, som en Sejlskibsuddannelse kan give dem af Værdi for deres videre Udvikling som Mennesker og Sømand.

### LAVREKORD I OPLÆGNING

Oplægningerne er begyndt at stige i mange Lande — Danmarks Skibsfart har derimod i sidste Uge sat Lavrekord for de sidste fem Aar med Hensyn til Oplægninger: alt i alt 16 Skibe paa tilsammen 30,941 Tons Dødvægt.

### SVERIGE OG BEMANDINGSLOV

En Skrivelse til Handelsministeriet har Sveriges Redareforening rettet en meget kraftig Kritik imod Regeringens Lovforslag om en Bemandingskala. Foreningen hævder, at med det nuværende Bemandings-system er alle rimelige Krav til Sikkerhed opfyldt. Denne Opfattelse deles ogsaa af de sagkyndige, som sidder i den Regeringskommission, der har udarbejdet Forslaget; og naar dette i det hele taget er udarbejdet, skyldes dette, at Regeringen havde forlangt dette af det nedsatte Udvalg.

Sveriges Redareforening hævder, at Bemanningen af svenske Skibe er mere fyldestgørende end Bemanningen af danske og norske Skibe — som bekendt har kun Norge og Danmark indført Bemandingskala. Og hvad 3-Vagts-Kravet angaar, mener Foreningen, at Regeringsforslaget ikke dokumenterer nogen fyldestgørende Grund for dette Systems Indførelse. Redareforeningen tilføjer, at Indførelse af en Bemandingskala som den norske vilde medføre en Reduktion og ikke en Forøgelse af de svenske Besætninger.

Foreningen protesterer ligeledes mod det foreslaede Bemandings-Certifikat. Den betegner det som ganske overflødig, da Skibets egne Bemandingslister er fuldt tilstrækkelige. Sluttelig paaviser Foreningen, at de Merudgifter for Rederierne, som denne Lov vil medføre, er betydeligt højere end de Beløb, som den omtalte Regeringskommission fremfører.

Heller ikke de svenske Sømandsorganisationer er tilfreds med Bemandingsforslaget. De har overfor Handelsministeren protesteret imod, at denne ikke har taget tilstrækkeligt Hensyn til de af dem i 1921 fremsatte Krav.

Til Slut kan tilføjes, at man fra norsk Side protesterer imod, at norske Skibe skulde være ringere stillet med Hensyn til Bemanning end de svenske. Et norsk Blad udtrykker dette i følgende Ord: »Det er en Kendsgerning, at norske Skibe er nok saa godt bemandede som de svenske. Svenske Fartøjer har ingen Bemandingskala og har derfor kunnet foretage Nedsænkningen, som de norske er afskaaret fra, og desuden anvender svenske Skibe til Dels billigere Folk«.

### SKIBSFARTSKONFERENCEN I LONDON

Handelsminister Runciman holdt i Tirsdags i Lincoln en Tale om den engelske Skibsfart. Han udtalte bl. a., at da England begyndte at tale om at give den udenlandske Skibsfart noget af dens egen Medicin, saa forandrede den fuldstændig Sindelag. Frankrig, Italien, Spanien, Japan og de nordeuropæiske Lande var nu alle rede til at forhandle paa en international Skibsfartskonference. I Fjor var der ikke Tale om noget slikt.

Handelsminister Runciman, hvis hans Tale er givet paa rigtig Maade, gør sig skyldig i et fejlagtigt *Jugement*. De nordeuropæiske Lande, hvorved han antagelig forstaar Danmark, Norge og Sverige, har alle Dage været villig til Forhandling, og i dette Tilfælde var det jo dem, der bad England tage Skridt til Sammenkaldelsen af en international Skibsfarts Konference. Med »egen Medicin« mener Mr. Runciman vel sagtens Statsstøtte til Skibsfarten. Medens England altid har ydet noget, om end beskedent Statsstøtte til Skibsfarten, har disse nordeuropæiske Lande aldrig gjort dette, saa de tre skandinaviske Lande kan melde »Husforbi« til Mr. Runcimans Tale.

Hvad de store Subsidielande angaar, saa har Mr. Runciman iøvrigt heller ikke Ret. De kommer til Konferencen i London i December. Men de har stillet deres Betingelser. De vil over Hovedet ikke drøfte Spørgsmaalet om Statsstøtte til Skibsfarten. De betragter dette som et Privatanliggende, hvad de tydeligt lod den engelske Regering vide paa den økonomiske Verdenskonference i Fjor. Denne sprængtes jo netop paa, at England insisterede paa at »tale Subsidier«.

Derfor vil der ikke paa Mødet i December i London — altsaa i Modsætning til i Fjor — blive handlet om Subsidier. Man vil forhandle om Skibsfartens Rationalisering, men paa Basis af Tvangsoplægning eller, skønt denne Plan er meget upopulær mellem engelske Trampledere, paa Grundlag af Runciman's personlige Yndlingsplan: Ophugning i Forbindelse med Nybygning.

### SØKORT-ARKIVET JUBILERER

I Mandags var det 150 Aar siden, at Det Kongelige Danske Søkort-Arkiv blev oprettet, og som naturligt var blev Dagen mindet paa sædvanlig Vis, og de mange, der staar i Taknemlighedsgæld til Søkort-Arkivet, benyttede Anledningen til at demonstrere denne Tak ved Besøg og med Blomster.

I Anledning af Jubilæet har Søkort-Arkivet udgivet en Beskrivelse af Arbejdet i de forløbne 150 Aar, et saare interessant Værk, forfattet af Søkort-Arkivets mangeaarige Chef, Kommandør H. Ravn.

Danmarks Skibsfart hører til dem, der staar i Gæld til Søkort-Arkivet. I de forløbne Aar har Arkivet fremskaffet bedre og bedre Kort over danske Farvande, og de fleste af Dansk Søfarts Tidendes Abonnenter vilde føle sig brøstholdne, hvis Bladet udkom uden Indlæg af »Efterretninger for Søfarende«, med hvis Paabegyndelse Søkort-Arkivet markerede 100 Aars Jubilæet for 50 Aar siden. Disse Efterretninger er simpelthen uundværlige for Skibsfarten, og de er da ogsaa ved Lov tvangsindlagt i ethvert dansk Skib.

Det ældste bevarede Søkort over et dansk Farvand er efter al Sandsynlighed et over den sydlige Del af Øresund fra 1653. Det skyldtes Bagge Wandel, der i 1647 blev ansat som Leder af den af Christian IV oprettede Navigationsskole paa Holmen, ved hvilket han virkede til sin Død i 1684. Wandels Kort var yderst ufuldkomment, nærmest en Slags Skitse paa fri Hæand, der ikke er baseret paa nogen egentlig Opmaaling. I Flinterenden er der saaledes angivet tal-

## DANSKE SØFYRBØDERS KAAR

## En Udtalelse fra Dansk Dampskibsrederiforening.

Dansk Dampskibsrederiforening har udsendt følgende:

Under 21. ds. har Søfyrbødernes Forbunds Hovedbestyrelse udsendt en Udtalelse til Offentligheden, hvori bl. a. udtales: »at vore Kaar i Dag er af en saadan Art, at vi hverken kan eller vil finde os i fortsat at leve og arbejde under saadanne Kuli-Vilkaar særlig paa Baggrund af Redernes stigende Profit«.

Dansk Dampskibsrederiforening finder i Almindelighed ikke Anledning til at indlade sig paa en offentlig Polemik om Skibsbesætningernes Ansættelsesvilkaar, men da ovennævnte Udtalelser maaske kan bibringe Offentligheden et forkert Indtryk af de Forhold, hvorunder de danske Søfyrbødere arbejder, skal man fremkomme med følgende rent faktiske Oplysninger, der taler for sig selv:

1. De danske Søfyrbødernes daglige Arbejdstid er 8 Timer.
2. De danske Søfyrbødernes faste Maanedshyre og gennemsnitlige Indtægt pr. Mand er for

	Fast Maanedshyre	Indtægt incl. Overtid etc.
Donkeymænd . . . .	178 Kr.	266 Kr.
Motormænd . . . . .	162 »	194 »
Fyrbødere . . . . .	162 »	188 »
Lenpere . . . . .	107 »	125 »

hvertil kommer Kost og Ophold om Bord.

3. Dansk Skibsfarts Gennemsnits-Udbytte til Aktionærerne har fra 1930—1933 udgjort:

1930 . . . . .	5.0 pCt.
1931 . . . . .	1,3 »
1932 . . . . .	1.4 »
1933 . . . . .	1.9 »

4. Board of Trade's Sundhedsinspektion har fornylig offentliggjort en Beretning, hvori Danmark sammen med Sverige og Norge fremhæves som de tre Lande i Verden, der byder deres Søfolk de bedste Arbejdsvilkaar.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

København, den 23. Oktober 1934.

De faa og smaa Bedringer i enkelte Markeder opvejer desværre ikke helt den Svaghed, som har gjort sig gældende i andre Markeder, men gennemgaaende maa Fragtmarkedet siges at være uforandret. — La Plata tegner ikke saa godt — i al Fald ikke for prompte Positioner — og de andre Kornmarkeder ligger mere eller mindre upaaagtede hen. Naar Lande som i normale Tider importerer store Kvanta Korn, pludselig selv eksporterer, eller som Tyskland udelukker Import af ren og skær Nød, maa der nødvendigvis opstaa mærkelige Situationer — og afgjort ikke til bedste for den internationale Handel og Skibsfart. — Noget mere stabile Forhold kan der maaske regnes med indenfor de nærmeste Maaneder, men som det hele ligger i Dag, ser det ikke saa godt ud. Trælastmarkedet skuffer fælt, og hverken Kulmarkedet paa Nord-Østersøen eller ud til Middelhavet byder paa andet end taabelige Vilkaar.

#### TRÆLASTMARKEDET

paakalder ikke megen Interesse lige for Øjeblikket, og hvorvidt den resterende Del af Sæsonen kan opveje noget af det tabte, faar Tiden vise.

#### Slutninger:

850 Std. Gefle & Søderhamn/Cardiff 35/9. 500 Std. Walkom/London 29/-. 700 Std. Piteå/Hull 34/9. 275 Std. Sundsvall/Antwerpen 40/-. 430 Std. Kemri/Ghent 38/-. 300 Std. Trångsund/Middlesbro 38/-. 1,000 Std. Fv. Gl. Karlaby/Leith 28/-.  
Leningrad:

1,000 Fv. Antwerpen 31/6. 1,000 Std. Bremen 33/34/-. 900 Std. Amsterdam 33/- 34/-. 950 Std. Le Havre 32/6 33/-. 300 Std. Hennebont 50/-. 85/9,500 t. Erts Tacoma 11/- f.i.o. 4,500 t. Kali 2/3 U. S. A. 10/6 en Havn f.i.o.

Canada: noterer fra 50/- op til 55/- efter Lasteplads og Lastepris.

#### KUL, KOKS etc.

Disse Markeder er maaske en Kende bedre, og lidt koldere Vejr kan hurtigt faa Efterspørgselen og Raterne til at stige. Hartlepool/København 2,700 t. Koks 5/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Østkysten/Køge 1,500 t. Kul 4/6, Aabenraa 2,000 t. 4/-, Korsør 1,200 t. Koks 6/6. Danzig/Gdynia-Svendborg 6/800 t. 5/-.

#### MIDDELHAVET etc.

Prompte Laster er ret sjældne og Raterne med et mildt Ord »easy«. Wales/Dakar 2,500 t. 7/6, Oran 5/7,000 t. 7/6, Sfax 4,000 t. 8/-, Barcelona 1,500 t. 10/-, Vest Italien 5,800 t. spot 6/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 7,000 t. November 6/3, Alexandria 6/6 6/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. Fra Østkysten indikeres noget lignende Fragter. Alle de hjemgaaende Markeder er mere eller mindre uforandrede — baade hvad Rater og Efterspørgsel angaar.

#### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Kulraten til St. Lawrence er kommet op i 8/- 8/9 for Baade paa op til 7/8,000 t.; Wales/St. John's noteres i 6/6 3,500 t., og Boston 6/3 5,000 t.

Montreal/U.K. er endnu ikke over 1/6 1/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, R'dam 6<sup>1</sup>/<sub>2</sub> c. Fra St. Lawrence udbydes en hel Del Papir i Ruller til U.K., Gulfen og Østen, og fra Nordstaterne og Gulfen: Skrabjern til Europa og Japan, enkelte Kullaster til Brasilien, Svovl fra Gulfen til Frankrig, Fosfat fra Tampa til Japan, Sukker fra Cuba og San Domingo til Europa, men intet er særlig godt betaltene.

Vancouver/Europa slutter parcels i Liniebaadene til 17/6 Oktb., 18/- Novb., 19/- Decb.

Fra British Columbia gøres stadig en Del Befragtinger paa Lumpsum Basis til Kina, Japan og Australien.

#### SYD-AMERIKA

Wales/B. Aires gaar til 8/9 og 9/-, Rio 7/9, Santos 8/-. R'dam/B. Aires 9/-. Kornbefragtingen har været ualmindelig sløj i den senere Tid, og da der nu igen er mange prompte Skibe disponible, noteres svagere Rater.

B. Aires/Bergen-Åhus range 6,000 t. 16/6 Novb. B. Blanca/Antwerpen 9,300 t. 13/- Dec. San Lorenzo/Antwerpen 7,800 t. 15/- Novb. Rosario/Antwerpen 7,900 t. 14/6 Novb.

Chile har enkelte Ladninger Salpeter, Byg og Guano og Peru Sukker til U.K. Kont.

#### ØSTEN

Syd-Australien har betalt 27/6 November, og Vest Australien 26/6 Novb./Dec. 26/- Decb./Jan., eller ca. 6d. bedre end sidst. Dalny/Kont. 7,000 t. 24/-, space 25/6. Saigon/Frankrig noteres uforandret i 26/6 Novb.,

26/- 1/15. Decb. 25/9 Dec. Madras/Middelhavet 25/6, Kont. 26/6 maaske 6d. mere, Dec./Jan.

Cape Town/U.K. 7,000 t. 15/9, Durban 16/3, Cape Town/St. John el. Halifax 16/3, Durban/Colombo 6/6, Pt. Sudan 8/6.

#### TIMECHARTER

7,750 t. del. S. Atlantic redel. U.K. Kont. 4/-.

Vestindien:

rolig med nogenlunde uforandrede Indikationer.

5,150 t. Rundrejse \$1. 3,300 t. Rundrejse \$1.05. 3,700 t. 6 Mdr. \$1.10.

#### FRA UGE TIL UGE

FORTSAT FRA SIDE 486

rige Landmærker, og for at kunne huske disse, var flere af dem sat paa Vers, for Eks.:

»Naar sig samle Bueløv Høj og Romle Klint, da vare man sig for for Nordre Flint.«

Et saadant Kort var selvfølgelig ikke stort bedre end de meget daarlige udenlandske Kort over danske Farvande. I 1688 foreligger det første danske Kort over Sundet, altsaa Kort baseret paa Opmaaling. Dette skyldtes i Følge Kommandør Ravn *ikke* Valentin Lorentz, der i Januar 1685 udnævntes til Bagge Wandels Efterfølger, men hans Efterfølger i Embedet, den meget dygtige og energiske Jørgen Dinesen. Han var blevet Dirktør for Navigationsskolen paa Ole Rømers Anbefaling.

Selve Søkont-Arkivets Oprettelse skyldes Premierløjtnant Poul de Løwenørn, der i 1781 vendte tilbage til Danmark efter nogle Aars Tjeneste i den franske Marine. Løwenørns glimrende teoretiske og praktiske Kundskaber paa Søopmaalingens Omraade førte ham ind paa at oprette en Institution i Lighed med det franske *Depot des Cartes de la marine*. Den 22. Oktober 1784 blev hans Forslag billiget ganske vist paa et langt mere beskedent Budget end det oprindelige

Løwenørnske Projekt, da Riget fattedes Penge, Alligevel lykkedes det Løwenørn at gennemføre sine Planer og skabe ud af meget lidt og for meget lidt den Institution, der er blevet til den største Nytté for Danmarks Skibsfart. I sin Stilling som Leder af Søkont-Arkivet blev Løwenørn ligeledes Grundlæggeren af det moderne Fyr- og Vagervæsen. I hans Tid allerede kortlagdes Islands farlige Kyst. Hans Efterfølgere: Christian Christopher Zahrmann, Hans Peter Rothe, Carl Frederik Wandel, Gustav Frederik Holm, Jacob Christian Demant Bloch, Henrik Olufsen Ravn og nuværende Direktør, Orlogskaptajn Peder Carl Sophus Jensen har alle sat en Ære i at ledes Søkont-Arkivet i dets store Grundlæggers virile Aand.

#### NOGET HELT NYT

Hovedbestyrelsen for Søfyrbødernes Forbund har paa et Møde henvist til Søfolkens slætte Kaar — en Udtalelse, som Dansk Dampskibsrederiforening belyser i en Erklæring, offentliggjort paa foregaaende Side af dette Blad.

Den kommunistisk-prægede Hovedbestyrelse benytter Lejligheden til at drille Socialdemokratiet med dennes Programerklæring om at ville forbedre Søfolkens Kaar, et Drilleri, der virker ganske barnligt paa Baggrund af Kendsgernerne.

Dernæst henvender Udtalelsen sig til Rederne. Naar vi nu staar over for den gældende Overenskomst Udløb, hedder det, ønsker vi at benytte Lejligheden til at gennemføre vore Krav **ad lovlig Vej**. Dette er noget helt nyt. I de sidste Aar har Hovedbestyrelsen fortrinsvis benyttet de **ulovlige Veje**. Dette kulminerede under dens ulovlige Strejke i Foraaret, hvor udenlandske Forbrydere importeredes til at lede Strejken og Intimideringen af fredelige Borgere efter bedste Moskva-Mønstre.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

#### Fragratetallet for September 1934

Jan.—Marts 1925 gsmittl. ....	100,0		
September 1933 .....	98.6	April 1934 .....	97.0
Oktober — .....	99.3	Maj — .....	96.6
November — .....	98.3	Juni — .....	97.7
December — .....	98.9	Juli — .....	98.8
Januar 1934 .....	99.7	August — .....	100.7
Februar — .....	99.3	September — .....	100.8
Marts — .....	97.5		

Fragratetallet steg fra 100.7 i August til 100.8 i September.

I September Maaned har der ikke fundet Bevægelser Sted i Fragraterne af større Betydning.

Paa Grundlag af Dansk Dampskibsrederiforenings Oplægningsstatistik i Forbindelse med supplerende Oplysninger anføres nedenstaaende Oversigt, der omfatter samtlige Damp- og Motorskibe i den danske Handelsflaade.

#### Oplagte danske Damp- og Motorskibe ved Maanedens Begyndelse.

		Antal Skibe	Brutto Reg. T.	Tons Dødv.
Oktober 1933 .....	39	80,000	111,000	
November — .....	40	81,000	115,000	
December — .....	37	77,000	109,000	
Januar 1934 .....	36	73,000	102,000	
Februar — .....	50	100,000	146,000	
Marts — .....	50	99,000	145,000	
April — .....	56	107,000	166,000	
Maj — .....	52	96,000	149,000	
Juni — .....	32	59,000	93,000	
Juli — .....	22	41,000	62,000	
August — .....	23	41,000	62,000	
September — .....	18	29,000	41,000	
Oktober — .....	21	33,000	46,000	

Den oplagte Tonnage er i September Maaned vokset med 4,000 Brutto Reg. Tons.

#### Det Forenede's Bestyrelse

I Henhold til den Det Forenede Dampskibs-Selskabs Bestyrelse paa den ordentlige Generalforsamling den 6.

April givne Bemyndigelse til at supplere sig med et nyt Medlem i Stedet for Direktør Poul C. Poulsen, der var afgaaet ved Døden, har Bestyrelsen paa et i Mandags afholdt Møde suppleret sig med Grosserer-Societetets Komités Formand, Grosserer H. Laage-Petersen.

#### OVERSIGT

over Antallet af Skibe og Tonnagemængde fordelt efter Nationalitet, indgaaet til Rotterdam i September 1934, samt Antallet af udgaaende Baade

NATIONALITET	INDGAAEDE SKIBE		UDGAAEDE SKIBE med Ladn. i Ballast	
	Antal	Netto-Tons		
U.S.A. ....	13	44,183	8	3
Belgien .....	1	258	1	
Brasilien .....	1	3,970	1	
Danzig .....	3	19,389	2	1
Danmark .....	14	32,025	10	5
Tyskland .....	259	368,973	190	56
Estland .....	2	3,185	1	1
Finland .....	12	12,845	11	1
Frankrig .....	46	69,770	41	4
Grækenland ..	17	47,942	10	3
Storbritannien.	155	236,143	131	15
Italien .....	41	129,218	28	1
Jamaica .....			5	3
Jugoslavien ..	5	13,784		2
Japan .....	7	35,248	6	1
Lettland .....	11	18,011	6	7
Nederlandene..	220	266,095	169	26
Norge .....	66	135,518	44	20
Østrig .....			1	
Panama .....	3	7,810	1	
Polen .....	5	3,747	5	1
Portugal .....	3	7,695	2	1
Rusland .....	6	13,787	3	3
Spanien .....	4	7,373	2	2
Sverige .....	71	72,871	52	20
Ialt....	965	1,549,840	730	176

Ialt udgaaet: 906 Skibe.

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

FORTSAT FRA SIDE 484

ODENSE

RANDERS

**C. HOPPE**  
EDSV. SKIBSMÆGLER  
**ODENSE**

TELEFON: 988 · 1663      TELEGR.ADR.: "HOPPE"

**CARL HASSAGER & C<sup>o</sup>**  
Indehaver V. H. NISTED  
Statsautoriseret Skibsmægler  
**RANDERS**

Telefoner 91 & 92      Telegr. Adr. "Hassager"  
Statstelefon 17

RANDERS

SAXKJØBING

**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**  
INDEHAVER J. CHR. J. BACH  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**RANDERS**

Statstelefon No. 9 · Telefon No. 70 & 1299  
Telegram-Adresse: Broker

**HOLGER KRISTIANSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
DAMP- & SEJLSKIBSBEFRAGNING  
**SAXKJØBING**  
DANMARK

TELEFON Nr. 184 & 802      TELEGRAM-ADR.:  
„SKIBSMÆGLEREN“

Indkomne Skibe i Københavns Havn i September  
Maaned 1934

	Antal	Registerlons
Danske .....	1,485	382,859
Svenske .....	315	65,411
Norske .....	20	18,981
Tyske .....	97	25,737
Engelske .....	18	12,284
Franske .....	2	1,626
Finske .....	28	23,596
Hollandske .....	31	12,913
Lellandske .....	4	2,896
Estlandske .....	13	4,341
Islandske .....	3	2,569
Amerikanske .....	7	22,117
Græske .....	2	3,554
Polske .....	1	1,252
Danzigske .....	1	620
Østrigske .....	1	133
Ialt ....	2,028	580,889

## B. &amp; W.'s australske Nybygning

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleoen foretoges idag en vellykket Prøvetur med Dieselmotorskibet »Wyrallah«, Værftets Byggenummer 609, bygget for Regning The North Coast Steam Navigation Company, Limited, Sydney.

Skibet er bygget til British Corporation's højeste Klasse og er bestemt til Fragtfart.

Dets Hoveddimensioner er følgende:

$$215'-0'' \times 36'-6'' \times 13'-0''$$

og Bæreevnen er ca. 950 ts. d.w.

Det er forsynet med 1 Hoveddieselmotor af Burmeister & Wain's nyeste Type, der udvikler ca. 1,350 I.H.K.

Alt Dæksmaskineri er elektrisk drevet.

I Prøveturen deltog Repræsentanter saavel for Rederiet som for Værftet.

## PERSONALIA

## Vi gratulerer —

Det Forenede Dampskibs Selskabs dygtige og afholdte Skibsinspektør, Kaptajn E. Salomonsen, som i Morgen fylder 60, og som i 37 Aar har været knyttet til vort store nationale Selskab.

Den 26. Oktober fylder Lods F. J. J. Kaadtmann 50 Aar. Lods Kaadtmann, der er ansat ved Haderslev Lodseri, er bosat i Udbyhøj.

Kaptajn H. W. Nissen, der tidligere var Fører i Dampskibsselskabet »Jutlandia«, fylder den 28. Oktober 50 Aar. Kaptajn Nissen forlod Søen 1930.

Den 12. November fylder Kaptajn O. E. Ørbech 60 Aar. Kaptajn Ørbech, der tidligere var Fører hos L. H. Carl, overgik med dette Selskab til D. F. D. S. 1920. Kaptajn Ørbech er for Tiden Fører af S.S. »Ebro«.

## POSITIONSLISTE PR. 23. OKTOBER 1934

## A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antw.-Dunkirk Ruten.  
s.s. *Aalborg*, afg. London 20.10.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *Aarø*, Larsen, afg. Burntisland 16.10. til Barcelona.  
m.t. *Aase Mærsk*, afg. Vladivostock 5.10.  
s.s. *Activ*, Lorentzen, ank. Methil 20.10.  
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Hamburg 20.10.  
s.s. *Agnete Mærsk*, afg. Baltimore 6.10.  
s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Tyne 13.10.  
s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
m.s. *Alfa*, Christensen, afg. Leningrad 15.10. til Flensburg.  
s.s. *Alfa*, afg. Tunis 16.10.  
s.s. *Algarve*, Lund, afg. Lissabon 21.10. til Kbhvn.  
s.s. *Aisia*, Heindorn, ank. Colombo 23.10.  
s.s. *Allsund*, Nielsen, ank. Pastelillo 17.10.  
s.s. *Amalienborg*, ank. Kemi 19.10.  
m.s. *Amerika*, Knudsen, afg. Kingston 21.10. til Panama Kanalen.  
m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Singapore 23.9.  
m.t. *Anna Mærsk*, afg. Yokohama 12.10.  
s.s. *Anna*, afg. Hamburg 16.10.  
m.s. *Annam*, Kragelund, afg. Dakar 19.10. til London.  
m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Rio 8.10. til Kbhvn.  
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Madeira 16.10.  
s.s. *Arnold Mærsk*, ank. Sunderland 2.10.  
s.s. *Askø*, Kolster, afg. Burntisland 20.10. til Aalborg.  
m.s. *Asnæs*, Ankensen, ligger i London.

m.s. *Asta ex Emanuel* (Svendborg), Hansen, ank. Fowey 18.10.

m.s. *Asta*, ank. Cuxhaven 6.10. til Kbhvn.

m.s. *Astoria*, Nørregaard, pass. Dungeness 18.10.

s.s. *Astrid*, Madsen, pass. Kbhvn. 22.10. p. R. t. Lorient.

m.s. *Australien*, Rasmussen, ank. Kbhvn. 22.10.

## B

s.s. *Beira*, Kjær, afg. Hamborg 27.10. til Kbhvn.

s.s. *Bellona*, Hansen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.

s.s. *Benedikt*, Ellehammer, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro-Nykøbing F. Ruten.

m.t. *Bente Mærsk*, afg. Aruba 30.9.

s.s. *Betty Mærsk*, ank. Archangel 5.10.

s.s. *Betty*, pass. St. Miguel 14.10.

s.s. *Bergenhus*, Peronard, afg. Stettin forv. 25.10.

s.s. *Birgit*, Lisberg, ank. Le Havre 19.10.

s.s. *Bodil*, afg. Antwerp 8.10.

s.s. *Bogø*, Nielsen, afg. Methil 19.10. til Odense.

m.s. *Boringia*, Væring, ank. Bangkok 16.10.

m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. Aiver Plate 27.9.

s.s. *Bothal*, Hansen, ank. London 20.10.

s.s. *Brasilien*, Aggerholm, ank. Rosario 18.10.

m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Rosario 26.9.

s.s. *Bretland*, Spelmann, afg. Danzig 19.10.

s.s. *Britta*, afg. Alicante 18.10.

s.s. *Broholm*, Ankensen, afg. Casablanca forv. 2.11. til Tanger.

s.s. *Brosund*, Hansen, ank. Philadelphia 17.10.  
s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Danzig forv. 27.10, til Kbhvn.

## C

m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
m.s. *California*, Andersen, afg. Santos forv. 23.10. til Kbhvn.  
s.s. *Carmen*, afg. Kalundborg 18.10.  
m.s. *Caroline*, Jørgensen, ank. Rostock 18.10.  
m.t. *Caroline Mærsk*, ank. Continentet 8.10.  
s.s. *Charkow*, afg. Kbhvn. forv. 27.10. til Middelhavet.  
m.s. *Chastine Mærsk*, ank. Buenos Aires 9.10.  
m.s. *Chile*, Hansen, ank. Kbhvn. 22.10.  
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Marseilles 8.10. til Lisbon.  
s.s. *Christiansborg*, afg. Beaumont (Tex.) 21.10.  
s.s. *Cimbria*, Bencke, Kbhvn.-Randers Ruten.  
s.s. *Clara*, Holm, afg. La Pallice 19.10. til Genoa.  
m.s. *Columbia*, Barfoed, pass. Lombok Isl. 6.10.  
s.s. *Cornelia Mærsk*, ank. Umba 4.10.  
s.s. *Cyriel*, Farup, ank. Cardiff 21.10.

## D

s.s. *Dagmar*, Ekholdt, afg. Kbhvn. 27.10. til London.  
s.s. *Dagmar*, pass. Gibraltar 17.10.  
s.s. *Dana*, Bang, ank. Avonmouth 19.10.  
m.s. *Dana* (af Svendborg), Hansen, afg. Kbhvn. 17.10. til Sundsvall.  
m.s. *Danmark*, Hjernum, ank. Kbhvn. 21.10.  
s.s. *Delaware*, Christensen, afg. Wilmington forv. 27.10.  
s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Leith forv. 23.10. til Kbhvn.  
m.s. *Dora*, ank. Rio Janeiro 4.10.  
s.s. *Dorrit*, afg. Manchester 16.10.  
s.s. *Douro*, Hansen, afg. Memel forv. 27.10. til Kbhvn.  
m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Kbhvn. forv. 20.10. til Reykjavik.  
s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## E

s.s. *Ebba*, afg. Erith 17.10.  
s.s. *Ebro*, Ørbech, afg. Syracuse forv. 26.10. til Catania.  
s.s. *Edith*, pass. St. Miguel 17.10.  
s.s. *Effe Mærsk*, ank. Archangel 8.10.  
s.s. *Egholm*, Nielsen, afg. Palermo forv. 24.10. til Tarra-gona.  
s.s. *Ellensborg*, ank. Kemi 21.10.  
s.s. *Elie*, Larsen, ank. Malaga 21.10.  
s.s. *Elisabeth Mærsk*, ank. Kbhvn. 11.10.  
s.s. *Elsborg*, afg. Swansea 17.10.  
s.s. *Emanuel*, Christensen, ank. Odense 19.10.  
s.s. *Emanuel*, Christensen, afg. Odense 22.10. til Leningrad.  
m.t. *Emma Mærsk*, afg. Willemstad 11.10.  
s.s. *Emilie Mærsk*, ank. Venezuela 2.10.  
s.s. *Energi*, Jørgensen, ank. Bremen 19.10.  
s.s. *Energi*, Jørgensen, afg. Emden 22.10. til Nyborg.  
m.s. *England* (D.F.D.S.), Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *England*, Steengade, afg. Gdynia 18.10.  
s.s. *Enighed*, Kristoffersen, afg. Nørresundby 15.10.  
s.s. *Enighed*, Kristoffersen, ank. Methil 22.10.  
s.s. *Erindring*, Jørgensen, ank. Boston 20.10.  
s.s. *Erna*, pass. Portland 16.10.  
m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Suez 20.10. til Port Sudan.  
s.s. *Esbjerg*, Thorshøj, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Esther Maria*, Liisberg, ank. Archangelsk 19.10.  
s.s. *Ester*, afg. Goole 12.10.  
s.s. *Estland*, Jørgensen, afg. Rorigno 14.10.  
m.s. *Europa*, Dahl, ank. Kbhvn. 21.10.

## F

s.s. *Falken*, Jonson, Kbhvn.-Nyborg-Rudkøbing-Svendborg Ruten.  
m.s. *Falken* (Svendborg), Rasmussen, afg. Stockholm 16.10.  
m.s. *Fanø*, Rasmussen, afg. Kristianssand 18.10. til Tyne.  
s.s. *Fanø*, Korff, afg. Danzig 20.10. til London.  
m.s. *Fanø*, afg. Frederiksstad 11.10. til Newcastle.  
m.s. *Fionia*, Christensen, ank. Antw. 20.10.  
s.s. *Flora*, Lassen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Flynderborg*, ank. Leningrad 17.10.  
s.s. *Fredensborg*, ank. Valencia 19.10.  
s.s. *Frederiksborg*, ank. Garston 9.10.  
m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, afg. New York 20.10. til Kbhvn.  
s.s. *Frode*, Brinch, afg. Montreal 8.10. til Kbhvn.

## G

s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Antw. forv. 26.10. til Kbhvn.  
s.s. *Gautatyr*, Abrahamsen, afg. Liverpool 10.10. til Piræus.  
s.s. *Georgia*, Jarltorp, ank. Kbhvn. 20.10.  
s.s. *Gerda Toft*, afg. Istanbul 17.10.  
s.s. *Gerda*, ank. Barcelona 12.10.  
m.s. *Gertrude Mærsk*, ank. Manila 8.10.  
m.s. *Gloria*, Kromann, ank. Danzig 18.10.  
s.s. *Gorm*, Baslholm, afg. Norfolk V. 10.10. til Rotterdam.  
s.s. *Grete*, afg. Rouen 16.10.  
s.s. *Gudrun Mærsk*, ank. Leningrad 4.10.

s.s. *Gunver*, ank. Sete 16.10.  
s.s. *Gunvor Mærsk*, afg. Casablanca 8.10.  
s.s. *Grønland*, Meinertz, ank. Barcelona 21.10.

## H

s.s. *H. H. Petersen*, Jensen, afg. Aalborg 14.10. til Archangel, pass. Lødingen 19.10. p. R. t. Archangel.  
s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Gdynia 21.10.  
s.s. *Haljdan*, afg. Fr.havn forv. 25.10. til Liverpool.  
s.s. *Halland*, Andersen, afg. Bourgas 7.10.  
s.s. *Hans Mærsk*, ank. Archangel 11.10.  
s.s. *Harald*, Clemmensen, afg. Kbhvn. forv. 23.10. til Middelfart.  
s.s. *Harriet*, ank. Melilla 15.10.  
s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
s.s. *Helene*, afg. Kotka 15.10.  
s.s. *Helga*, Dok i Nakskov.  
s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Archangel 9.10.  
s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Swansea forv. 25.10. til Kbhvn.  
s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Kbhvn. forv. 27.10. til Randers.  
s.s. *Hroar*, Pape, afg. Hull forv. 27.10. til Kbhvn.  
s.s. *Hulda Mærsk*, afg. West Hartlepool 12.10.

## I

m.s. *India*, Kruse, ank. Longriew 18.10.  
m.s. *Indien*, Broner, afg. Sydney N. S. W. 17.10.  
s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Oran 16.10. til Salerno.  
s.s. *Inge Mærsk*, afg. Archangel 10.10.  
s.s. *Inger*, afg. Wiborg 18.10.  
s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Mostaganem 23.10. til Oran.  
m.s. *Irland*, Petersen, afg. Three Rivers 18.10.  
s.s. *Island*, Lydersen, afg. Leith forv. 22.10. til Kbhvn.  
s.s. *Ivar*, Clausen, afg. Tyne 16.10.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
s.s. *Jacob Mærsk*, afg. Aalborg 27.9.  
s.s. *Jan*, Jacobsen, pass. Helsingør 20.10. p. R.t. Messina.  
m.t. *Jane Mærsk*, afg. B. Aires 12.10.  
m.s. *Java*, Skjoldam, ank. San Francisco 22.10.  
s.s. *Jenny*, pass. Helsingør 14.10.  
s.s. *Jessie Mærsk*, afg. Caen 11.10.  
s.s. *Johanne*, afg. Kemi 18.10.  
s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Danzig 12.10.  
s.s. *Jolantha*, Thornung, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
s.s. *Jonna*, afg. Portland 7.10. til Fort de France.  
s.s. *Jutta*, ank. Wiborg 10.10.  
m.s. *Jylland*, Sandberg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Jægersborg*, afg. Goole 23.10.

## K

s.s. *Karla*, pass. Gibraltar 16.10.  
s.s. *Karen Toft*, ank. Ellesmere Port 22.10.  
s.s. *Kai*, Friis, ank. Spezia 20.10.  
s.s. *Katholm*, Christensen, afg. Aarhus forv. 23.10. til Holbæk.  
s.s. *Kentucky*, Hansen, afg. Fowey 12.10. til Phila.  
s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Popovostrov 11.10.  
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, afg. Leer 21.10.  
s.s. *Knud*, Jensen, afg. Danzig forv. 30.10. til Kbhvn.  
s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Vejle Ruten.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, ank. Kbhvn. 21.10.  
s.s. *Laura Mærsk*, afg. Leningrad 8.10.  
s.s. *Laura*, afg. St. Vincent 8.10. til Halifax.  
m.s. *Leice Mærsk*, afg. Panama 7.10.  
s.s. *Lexa Mærsk*, afg. Delfzyl 12.10.  
s.s. *Lica Mærsk*, afg. Archangel 8.10.  
s.s. *Lifland*, Hartmann, Timecharter U.S.A.  
s.s. *Lilian*, pass. Helsingør 16.10.  
s.s. *Lilleborg*, pass. Gibraltar 21.10.  
s.s. *Limfjorden*, Clausen, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
s.s. *Lonaon*, Hansen, ank. Leningrad 21.10.  
m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Rosario 23.10.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
s.s. *Magnus*, Hjorth, afg. Tallinn forv. 26.10. til Riga.  
s.s. *Maine*, Jensen, afg. Tyne 22.10.  
s.s. *Maja*, afg. Kbhvn. 17.10.  
m.s. *Malaya*, Sørensen, ank. Bombay 21.10.  
s.s. *Manø*, Albertsen, afg. Swansea 18.10. til Marseilles.  
s.s. *Margit*, Jensen, afg. Cadiff 20.10. til Nice.  
s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. London forv. 25.10. til Kbhvn.  
s.s. *Maria Toft*, ank. Antw. 22.10.  
m.t. *Marie Mærsk*, afg. Abadan 12.10.  
s.s. *Marie*, afg. Messina 17.10.  
s.s. *Martin Carl*, Langlykke, afg. Leningrad 21.10. til Acton-Grange.  
s.s. *Maryland*, Ankensen, afg. Tyne 5.10.  
s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Keret 6.10.  
m.s. *Meonia*, Frandsen, afg. Genoa 20.10. til London.  
s.s. *Minsk*, Petersen, afg. Tanger forv. 27.10. til Ceuta.  
s.s. *Møen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, afg. Koivisto 18.10.  
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Lauritsen, ank. Aarhus 22.10.  
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Lauritsen, ank. Methil 17.10.  
 s.s. *Najaden*, ank. Themsen 14.10.  
 s.s. *Nancy*, afg. Alicante 15.10.  
 s.s. *Nautic*, ank. Hernøsand 13.10.  
 s.s. *Nelly*, ank. Oslo 16.10.  
 s.s. *Neptun*, afg. Cartagena 16.10.  
 s.s. *Nerma*, afg. Almeria 13.10.  
 s.s. *Nevada*, Kolster, afg. B. Aires 10.10. til Moss.  
 m.s. *Nicoline Mærsk*, ank. Montreal 3.10.  
 s.s. *Nidaros*, Henriksen, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 m.s. *Niel Mærsk*, ank. New York 10.10.  
 s.s. *Ninna*, afg. Quebec 19.9. til Fort de France.  
 s.s. *Niobe*, afg. Skeletta 17.10.  
 m.s. *Nora Mærsk*, afg. Los Angeles 1.10. til Sydney.  
 s.s. *Nordamerika*, opl.  
 s.s. *Nordborg*, ank. Antwerpen 19.10.  
 m.s. *Nordbo*, afg. Port Campha 12.9. til Europa.  
 s.s. *Norden*, forv. Kbhvn. snarest.  
 m.s. *Nordfarer*, ank. Balbao 28.9. til Grangemouth.  
 m.s. *Nordhavet*, rapp. 35 m SW for Landsens 28.9. til Los Angeles.  
 m.s. *Nordhval*, ank. Iquique 10.9.  
 m.s. *Nordkap*, afg. New York 11.10. til Valencia.  
 s.s. *Nordlys*, ank. Christobal 5.10.  
 m.s. *Nordpol*, ank. Nakskov 1.10. Repr.  
 m.s. *Nordstjernen*, Christensen, pass. Dover 18.10. til Gefle.  
 s.s. *Nordsøen*, afg. Casablanca 14.10.  
 s.s. *Normandiet*, Fischer, afg. Bourgas 29.9.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Falk, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Danzig forv. 27.10. til Preston.  
 s.s. *Oluf Mærsk*, ank. Chester 11.10.  
 m.s. *Olympia*, Røder, afg. Lissabon forv. 20.10.  
 m.s. *Orkney* (Svendborg), Born, afg. Danzig 17.10. til Køge.  
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Leningrad 19.10.

## P

m.s. *Panama*, Juul Christensen, ank. Geelong 19.10.  
 t.s. *Parana*, Eggert, pass. Christabal 21.10.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Oslo 21.10.  
 m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Peru*, Berg, ank. Kobe 22.10.  
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, afg. Hammershavn 23.10. til Aarhus.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, afg. Kristianssand 20.10.

## R

s.s. *Randi*, pass. Ushant 14.10.  
 s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Kbhvn. 29.10. til Odense.  
 s.s. *Rita*, Blom, afg. Hamborg 27.10. til Aalborg.  
 s.s. *Rita Mærsk*, afg. Archangel 11.10.  
 s.s. *Robert Mærsk*, ank. Archangel 11.10.  
 s.s. *Rosenborg*, ank. Mostaganem 21.10.  
 s.s. *Rota*, Petersen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Rømø*, Thomsen, ank. Creeksea 19.10.

## S

s.s. *Saga*, Bergstedt, afg. Kbhvn. 23.10. til Vestnorge.  
 m.s. *Sally Mærsk*, ank. Malmø 10.10.  
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Helsingør 19.10.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Hartlepool 21.10.  
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Kbhvn. forv. 27.10. til Gdynia.  
 s.s. *Sejra*, Huusum, ank. Hernøsand 13.10.  
 m.s. *Siam*, Krarup, afg. Manila 21.10. til Boronga.  
 m.s. *Sif*, Raahauge, ank. Middlesbrough 15.10.  
 s.s. *Sigrun*, Pedersen, afg. Antw. forv. 30.10. til Kbhvn.  
 s.s. *Silkeborg*, pass. Kbhvn. 21.10.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Leningrad 14.10.  
 m.s. *Skandia*, Harris, ank. Horsens 19.10.  
 s.s. *Skjold*, Thomsen, afg. Dunkirk 22.10. til Havre.  
 s.s. *Skodsborg*, afg. Røfsø 16.10.  
 s.s. *Sleipner*, Jepsen, afg. Kbhvn. 28.10. til Leith.  
 s.s. *Slesvig*, Egetoft, afg. Sfax 4.10.  
 s.s. *Sonja*, Duhn, afg. Delfzijl 20.10. til Leningrad, pass. Hammeren 23.10.  
 s.s. *Sonja Mærsk*, afg. Vlaardingen 4.10.  
 s.s. *Stadion II*, afg. Skien forv. 25.10. til Odense.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Cardenas 16.10.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

23. 10. 34

LONDON .....	22,40	MADRID .....	62,00
NEWYORK .....	451,50	AMSTERDAM .....	306,60
BERLIN .....	181,50	STOCKHOLM .....	115,65
PARIS .....	30,00	OSLO .....	112,70
ANTWERPEN .....	105,65	HELSINGFORS .....	9,95
ZÜRICH .....	147,60	PRAG .....	19,10
ROM .....	38,90	WARZAWA .....	86,10

s.s. *Stegelborg*, pass. Ushant 21.10.  
 s.s. *Stella*, afg. Valparaiso 5.10.  
 s.s. *Stjerneborg*, pass. Cape Verde 20.10.  
 s.s. *Stockholm*, Hinsch, afg. Leningrad 13.10.  
 s.s. *Susan Mærsk*, ank. Piræus 6.10.  
 s.s. *Svanhild*, Kristoffersen, afg. New York 31.10.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Manchester forv. 25.10. til Liverpool.  
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Antwerpen forv. 23.10. til Kbhvn.  
 s.s. *Søborg*, afg. Gdynia 22.10.  
 s.s. *Sønderjylland*, Villarsen, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.

## T

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 20.10. til Manchester.  
 m.s. *Tacoma*, Lorentzen, ank. Port Campha 21.10.  
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Gøteborg 23.10. til London.  
 s.s. *Tempo*, Sørensen, afg. Helsingør 22.10. til Gdynia.  
 s.s. *Tennessee*, Arel, afg. Grangemouth forv. 31.10. til Oran.  
 s.s. *Thyra*, Jans, afg. Leith forv. 30.10. til Kbhvn.  
 s.s. *Tiber*, Hull, afg. Gdynia forv. 23.10. til Kbhvn.  
 s.s. *Tjaldur*, Folkenberg, Esbjerg-Antw. Ruten.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Antw. forv. 31.10. til Casablanca.  
 m.s. *Tongking*, Jørgensen, ank. Kbhvn. 20.10.  
 s.s. *Tovetil*, Vilsmark, afg. Gdynia 23.10. til Dublin, forv. pass. Kbhvn. Red 25.10.  
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Danzig 21.10.  
 s.s. *Trondhjem*, Jørgensen, Stettin-Kbhvn.w-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Algier forv. 24.10. til Tunis.

## U

s.s. *Uffe*, Hav, afg. Kbhvn. forv. 27.10. til Antw.  
 s.s. *Ulla*, afg. Rio Janeiro 24.9. til London.  
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Kbhvn. forv. 25.10. til Oslo.  
 s.s. *Uranienborg*, pass. Kbhvn. 22.10.  
 m.s. *Urda* (Svendborg), Petersen, ank. Middlesbrough 14.10.

## V

m.s. *Vega* (Svendborg), Hansen, ank. Fowey 18.10.  
 s.s. *Vendia*, Lund, ank. Danzig 21.10.  
 s.s. *Viborg*, i Dok Helsingør.  
 s.s. *Vibeke Mærsk*, ank. Leningrad 12.10.  
 m.s. *Victoria* (Orient), Kielsgaard, afg. Danzig 20.10.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Gyhrs, afg. Nykj. F. forv. 25.10. til River Plate.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Kbhvn. 21.10.

## Y

s.s. *Ydun*, Fjeldborg, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Aarhus-Hamborg Ruten.

## Ø

s.s. *Ørneborg*, afg. Kovda 14.10.

## Positionsliste for Sejlskibe 23.10.34

3m. Sk. *Albert*, Christoffersen, afg. Oporto 20.10.  
 4m. Sk. m.s. *Alfa*, Christensen, ank. Tallin 17.10.  
 4m. Sk. m.s. *Caroline*, Jørgensen, ank. Rostock 18.10.  
 3m. Sk. *Frida*, Rasmussen, afg. Binir 18.10.  
 3m. Sk. *Galathea*, Friis, afg. Plymouth 15.10. til Porsgrunn.  
 4m. Sk. *Helga*, Pedersen, ank. Stubbekøbing 22.10.  
 3m. Sk. *Merkur*, Rasmussen, ank. St. Johns (Nfld.) 21.10.

## DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
 ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Telefon 2070 • 12610

Abonnement Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

samt paa alle Postkontorer

**DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S**

BEFRAGTNING, KLARERING &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

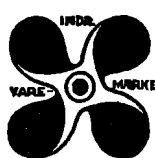
TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3500 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » 1000 » »



Brug **Holzappel's**  
**International**  
Skibsfarver

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16. Telefon 5601. København K.

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

**"MYREN"**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adr.: "Holmald"  
Amaliegade 36

DAMPSKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 &amp; 4248 - Telegram-Adresse: „Steampacific“

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

**STEVEDORE-COMPAGNIET**

(HASSING &amp; DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«

Telefoner { Grimsby No. 6621  
          { Immingham No. 31

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

**JOHN SUTCLIFFE & SON**

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,  
Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

88, Mosley Street ... Manchester  
7, Chapel Street ... Liverpool  
Somerton Buildings,  
John Bright Street Birmingham  
229, Swan Arcade. Bradford  
"York House",  
5/7, St. Mary Axe, London, E. C. 3  
King's Dock . . . . Immingham

**Hamburger Stauerei Gesellschaft m. b. H.**

Kontor:  
HAMBURG 11, STEINHÖFT 11.  
Telefon: 36-15-01.

Telegram Adresse:  
STEVEDORING — HAMBURG.  
Coder: Watkins, Scotts.

**Største Stevedore Firma paa Pladsen**

Egen moderne FLYDEKRAN

Kontrahent til Getreideheber-Gesellschaft m. b. H.

AGENT: AKTIESELSKABET MARITIME AGENCY, KØBENHAVN, AMALIEGADE 35

**VINKE & CO.**

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM  
ANTWERP

Skibsredere, Skibsmæglere, Befragtningsagenter  
og Agenter for regelmæssige Linier

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Coder: Scotts, Watkins, Bentleys.

**A.B. VICTOR EK O.Y.**

TELEGR. ADRESSE: **WASA** CODER:  
VICTOREK ALLE CODER

HOVEDKONTOR: HELSINGFORS

Skibsredere, Spedition, Dampskibsekspedition,  
Skibsmæglere, Befragtning, Kulimport,  
Assurance, Rederi.

**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.**

WASA (Finland)

Medlemmer af  
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND

Tel.-Adr. EKLOEF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

**A/B D. EKLÖF & Co. O.Y.**

SKIBSMÆGLERE  
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION

YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)  
og MÖLLERSVIK & HIMANGO

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association  
og the Baltic & International Maritime Conference

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

50. Aargang.

København 24. Oktober 1934.

Nr. 43.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar *Bredde- og Længdebestemmelser* for *danske Punkters 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)*, *Afatande* i *Semil (Sm)* eller *Meter (m)*. *Retningerne* er *retvisende*, og de der *angaa Fyr*, er angivet fra *Søen*.

## I. Østersøen.

### 2451. (P). Sverige S.-Kyst. Karlskrona Havn. Verkö. Nyt Fyr tændes.

(U. f. s. Nr. 42/2770. Stockholm 1934.)

I Løbet af November d. A. tændes paa *Verkö* paa  $56^{\circ} 10',_{23}$  N.  $15^{\circ} 37',_{91}$  E. et nyt Fyr, *Verkö Fyr*, der skal vise hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $6^s$ . En hvid, ottekantet Fyrlanterne paa Betonfundament. Fyret skal lyse, som følger:

1. Grønt i Pejl. fra  $17^{\circ}$  til  $23^{\circ}$ .
2. Hvidt i — -  $23^{\circ}$  -  $29^{\circ}$ .
3. Rødt i Pejl. fra  $29^{\circ}$  til  $35^{\circ}$ .

(Kort Nr. 280 og 269.)

### 2452. (P). Sverige. Stockholm Skærgaard. Fläsklösa. Nyt Fyr tændes.

(U. f. s. Nr. 42/2769, Stockholm 1934.)

I Løbet af November d. A. tændes paa W.-Siden af Skæret *Fläsklösa* paa  $59^{\circ} 07',_{65}$  N.  $17^{\circ} 41',_{23}$  E. et nyt Fyr, *Fläsklösa Fyr*, der skal vise hvidt Et-Blink hver  $0,5^s$ . En hvid Jernkonstruktion paa Betonfundament.

(E. f. S. Nr. 23/1294 1934.)

### 2453. (P). Sverige. Öregrundsgrepen. Grepen Fyrskib ombyttes midlertidigt.

(U. f. s. Nr. 42/2768. Stockholm 1934.)

I Slutningen af Oktober d. A. vil *Grepen Fyrskib* paa c.  $60^{\circ} 28'$  N.  $18^{\circ} 18'$  E. midlertidigt blive ombyttet med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Fyrkarakter og Taagesignaler er uforandrede.

### 2454. Sverige. Bottniske Bugt. Oplysning om Fyrs Tænding under Vinterperioden.

(U. f. s. Nr. 42/2763. Stockholm 1934.)

Nedennævnte Fyr skal, saa længe Skibsfart finder Sted indenfor Fyrenes Synsvidder, i Tiden fra 1. November 1934 til 28. Februar 1935 ogsaa holdes tændt om Dagen efter følgende Regler:

1. Fyrene *Rödkallen* paa c.  $65^{\circ} 19'$  N.  $22^{\circ} 22'$  E., *Stora Fjäderägg* paa c.  $63^{\circ} 48'$  N.  $21^{\circ} 00'$  E., *Holmögadd* paa c.  $63^{\circ} 36'$  N.  $20^{\circ} 45'$  E., *Skag* paa c.  $63^{\circ} 12'$  N.  $19^{\circ} 03'$  E. og *Örskär* paa c.  $60^{\circ} 32'$  N.  $18^{\circ} 23'$  E. skal holdes tændt, saasnart der indtræder ugunstige Sigtbarhedsforhold.

2. *Rönnskär Fyr* paa c.  $65^{\circ} 02'$  N.  $21^{\circ} 34'$  E. skal, saasnart ugunstige Sigtbarhedsforhold indtræder, holdes tændt fra 1 Time før Solnedgang til 1 Time efter Solopgang.

3. *Lungö Fyr* paa c.  $62^{\circ} 39'$  N.  $18^{\circ} 06'$  E. skal holdes tændt Døgnet rundt.



- 2455. Sverige. Bottniske Bugt. Løbet til Ursviken. Grund afmærket.**  
(U. f. s. Nr. 42/2764. Stockholm 1934.)  
En Stage med Kost er udlagt tæt S. for 4,9 m Grunden paa  $64^{\circ} 39',_{75}$  N.  $21^{\circ} 16',_{75}$  E.  
(E. f. S. Nr. 41/2340 1934.)
- 2456. Estland. Moon Sund. Kassar Bugt. Grund afmærket.**  
(N. t. M. Nr. 8/44. Tallinn 1934.)  
En Grund (Klippe) med 3 m Vand er fundet paa c.  $58^{\circ} 44',_{2}$  N.  $22^{\circ} 45',_{8}$  E.  
Grunden er afmærket med en hvid- og rødmalet Spirtønde med rødt Tværtræ.  
(Kort Nr. 268.)

(Se Tillæg.)

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

- 2457. Sverige. Sundet. Malmö redd Fyrskib genudlagt.**  
(U. f. s. Nr. 42/2777. Stockholm 1934.)  
Fyrskibet *Malmö redd* paa c.  $55^{\circ} 38'$  N.  $12^{\circ} 57'$  E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 37/2140 1934.)

(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 2458. Danmark. Kattegat. Frederikshavn E. Pule afmærket.**  
Under Henviſning til E. f. S. Nr. 41/2397 1934 meddeles, at den deri omtalte Pule bestaar af store Sten, der strækker sig over c. 10 m. Mindste Dybde over Pullen er 5,3 m ved daglig Vandstand. Den nøjagtige Plads er  $57^{\circ} 26' 01''$  N.  $10^{\circ} 34' 51''$  E. En rød Stage med 1 opadvendt Kost er udlagt i 7,3 m Vand tæt S. for Pullen.  
(E. f. S. Nr. 41/2397 1934. Kort Nr. 246 og 211. Danske Lods, Side 139. Søm.-Fort. Side 20, Nr. 13 a.)
- 2459. Sverige. Kattegat. Indløbet til Varberg. Subbeberget Fyr. Oplysning om Fyrs Plads.**  
(U. f. s. Nr. 42/2778. Stockholm 1934.)  
Under Henviſning til E. f. S. Nr. 41/2358 1934 meddeles, at *Subbeberget* Fyr er beliggende paa  $57^{\circ} 05',_{31}$  N.  $12^{\circ} 14',_{37}$  E., 1,14 Sm  $202^{\circ}$  fra *Varbergy* Kirke og 0,55 Sm  $238^{\circ}$  fra *Apelviksås* trigonometriske Station.  
(E. f. S. Nr. 41/2358 1934. Kort Nr. 246, 247 og 211).
- 2460. Danmark. Skagerrak. Hirtshals Havn. Fyr atter tændt.**  
*Hirtshals østre* Molefyr paa  $57^{\circ} 35'$  ( $47''$ ) N.  $9^{\circ} 58'$  ( $02''$ ) E. er atter tændt og i Orden.  
(E. f. S. Nr. 42/2411 1934.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 2461. Rusland. Hvide Hav. Onega Bugt. Jigginsk Island. Radiofyr oprettet.**  
(N. t. M. Nr. 1749. London 1934.)  
c. 0,05 Sm NW. for *Jigginsk Island* Fyr paa c.  $65^{\circ} 12'$  N.  $36^{\circ} 49'$  E. er oprettet et Radiofyr, der med en Radiofrekvens paa 308,6 kc/s (972 m) afgiver følgende Signal:
- |                                 |                  |
|---------------------------------|------------------|
| 1. Bogstavet Z gentaget i ..... | 2 <sup>m</sup> . |
| 2. Pause i .....                | 4 <sup>m</sup> . |
| Periode .....                   | 6 <sup>m</sup> . |
- I usigtbart Vejr afgives Signalet uafbrudt. I klart Vejr udsendes Signalet 2 Gange 54<sup>m</sup> efter hver Time.  
Rækkevidde: c. 50 Sm.

**2462. Norge. Vardø. Afmærkning forandret.**

(Bilag til E. f. S. Nr. 9. Oslo 1934.)

1. a. En Jernstang er rejst paa 0,5 m Båen paa 70° 22' 47" N. 31° 06' 30" E., 380 m 324° fra *Vardø* Molefyr.
  - b. Den røde Stage i Kanten af Landgrunden E. for (a) er inddraget.
2. a. En Jernstang er rejst paa den tørfaldende Pynt SE. for *Seilneset* paa 70° 21' 45" N. 31° 06' 40" E., 420 m 252° fra *Guldringnes* Fyr.
  - b. Den røde Stage i Kanten af Landgrunden SE. for (a) er inddraget.

**2463. Norge. Båsfjord. Baake opført.**

(Bilag til E. f. S. Nr. 9. Oslo 1934.)

I den ydre Del af *Båsfjord* er paa *Kolsneset* paa 70° 43' 37" N. 29° 48' 25" E. opført en Baake.

**2464. Norge. Kongsfjord. Haraldsbåen. Afmærkning forandret.**

(Bilag til E. f. S. Nr. 9. Oslo 1934.)

1. a. En Jernstang er rejst midt paa 3 m *Haraldsbåen* paa 70° 42' 41" N. 29° 19' 33" E.
  - b. Den sorte Stage i N.-Kanten af Grunden er inddraget.

**2465. Norge. Persangerfjord. Støre Tamsøy. Båer.**

(Bilag til E. f. S. Nr. 9. Oslo 1934.)

1. Paa NE.-Siden af *St. Tamsøy* er fundet en 2 m Båe paa 70° 41' 46" N. 25° 53' 21" E., 100 m 49° fra *Langkeilneset*.
2. Paa S.-Siden af *St. Tamsøy* er fundet en 3,5 m Båe paa 70° 39' 30" N. 25° 49' 00" E., 760 m 172° fra *Skjånes* Gaard.

**2466. Norge. Tromsø Sund. Venset W. Båc.**

(Bilag til E. f. S. Nr. 9. Oslo 1934.)

Paa 69° 38' 33" N. 18° 58' 43" E., tæt inden for Landgrundsgrænsen c. 110 m fra Land, er fundet en Båe i Havoverfladen.

**2467. Norge. Melddøren. Husholmen Fyr E. Sømærke udlagt.**

(Bilag til E. f. S. Nr. 9. Oslo 1934.)

Paa 2,5 m Båen er der paa 68° 13' 42" N. 14° 47' 44" E., 200 m 73° fra *Husholmen* Fyr og tæt inden for Landgrundsgrænsen ved *Kjefsøyskjær* Varde, udlagt en rød Stage.

**2468. Danmark. Tyborøn Lys- og Fløjtetønde atter tændt.**

Lys- og Fløjtetønden *Tyborøn* paa c. 56° 42',9 N. 8° 10',5 E. er atter tændt og i Orden.

(E. f. S. Nr. 42/2450 1934.)

**2469. England. Harwich Anduvning. Vrag fjernet. Vragafmærkning inddraget.**

(N. t. M. Nr. 1727. London 1934.)

Vraget af Lægteren, der laa sunket paa c. 51° 55' N. 1° 19' E., er fjernet og den udlagte Vraglystønde inddraget.

(E. f. S. Nr. 30/1761 1934.)

**2470. England. Hewett Channel. Oplysning om Dybder.**

(N. t. M. Nr. 1731. London 1933.)

Nedennævnte Dybder er fundet, som følger:

- a. 6,1 m 2,05 Sm 77° fra *South Pier* Fyr, *Yarmouth* Havn.
  - b. 6,1 m 2,35 Sm 103° - - - - -
- South Pier* Fyr: c. 52° 34' N. 1° 44' E.

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

2471. **Engelske Kanaløer. Jersey. St. Helier. Taagesignaler oprettet.**  
(N. t. M. Nr. 1748. London 1934.)
1. Et Taagesignal, Et-Stød hver 14<sup>s</sup>, er oprettet paa Hovedet af *Albert Pier*.
- c. 49° 11' N. 2° 07' W.
2. Et Taagesignal, To-Stød hver 14<sup>s</sup>, er oprettet paa Hovedet af *Victoria Pier*.
- c. 49° 11' N. 2° 07' W.
3. Taagesignalet fra *Albert Pier* afgives skiftevis med Taagesignalet fra *Victoria Pier*.

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2472. **Island N.-Kyst. Eyjafjördur. Hrísey Fyr atter tændt.**  
(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)  
*Hrísey Fyr* paa 66° 01' 06" N. 18° 24' 14" W. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 31/1857 1934. Fyr-Fort. Side 853.)
2473. **Frankrig. Ile aux Moutons. Vrag.**  
(A. a. N. Nr. 42/2009. Paris 1934.)  
Vraget af Fiskerfartøjet *Primus* ligger sunket paa c. 47° 46' N. 4° 01' W. i Strædet mellem *Ile aux Moutons* og *Pourceaux* Taarn. Toppen af Masten er lige i Havoverfladen.
2474. **Frankrig. Port Navalo. Fyr forandret.**  
(A. a. N. Nr. 42/2005. Paris 1934.)  
*Port Navalo Fyr* paa c. 47° 33' N. 2° 55' W. er forandret og viser nu hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formørkelser, Tre-Formørkelser hver 15<sup>s</sup>, Lys 8<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>, Lys 2<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>, Lys 2<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>.  
(E. f. S. Nr. 16/846 1934.)
2475. **Frankrig. Le Pilier. Taagesignal atter i Virksomhed.**  
(A. a. N. Nr. 42/2008. Paris 1934.)  
*Le Pilier* Taagesignal paa c. 47° 03' N. 2° 22' W. er atter i Virksomhed.  
(E. f. S. Nr. 41/2374 1934.)
2476. **Frankrig. La Palmyre. Radiofyr atter i Orden.**  
(A. a. N. Nr. 42/2004. Paris 1934.)  
*La Palmyre* Radiofyr paa c. 45° 40' N. 1° 08' W. er atter i Virksomhed.  
(E. f. S. Nr. 39/2257 1934.)
2477. **(P). Marokko. Safi. Fyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 1729. London 1934.)  
Paa Hovedet af Bølgebryderen er paa c. 32° 19' N. 9° 15' W. tændt et Fyr, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6<sup>s</sup>. Flammens Højde: 13 m.
2478. **Afrika W.-Kyst. Elfenbenskysten. Kap Palmas SE. Grund findes ikke.**  
(N. t. M. Nr. 1713. London 1934.)  
32,9 m Grunden, der var rapporteret at ligge paa c. 3° 30' N. 6° 20' W., er for-gæves eftersøgt.  
(E. f. S. Nr. 46/2638 1933.)
2479. **Forenede Stater i Nord-Amerika. New York. Red Hook Channel. Grunde.**  
(N. t. M. Nr. 1725. London 1934.)  
En Grund med 7,3 m Vand er fundet henholdsvis 1,23 Sm 170° og 1,33 Sm 171° fra *Governors Island* hvide og røde, faste Fyr, der ligger paa c. 40° 41' N. 74° 02' W.

- 2480. Forenede Stater i Nord-Amerika. New Jersey. Five Fathom Bank. Vrag afmærket.**  
(N. t. M. Nr. 1706. London 1934.)  
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket paa c. 38° 57' N. 74° 41' W., 6 Sm 128° fra *Hereford Inlet* Fyr. En sort Lystønde, der viser grønt Et-Blink, er udlagt tæt W. for Vraget.
- 2481. Forenede Stater i Nord-Amerika. Virginia. Black Fish Bank. Afmærkning forandret.**  
(N. t. M. Nr. 1705. London 1934.)  
1. En rød Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Blink, er udlagt 8,4 Sm 119° fra *Assateague Island* Fyr.  
2. Lys- og Fløjtetønden 6 Sm 135° fra *Assateague Island* Fyr er ombyttet med en rød Klokketønde med Refleksprisme.  
3. *Turner's Lump* Klokketønde 5 Sm 168° fra *Assateague Island* Fyr er ombyttet med en sort Tønde med Refleksprisme.  
*Assateague Island* Fyr: c. 37° 55' N. 75° 21' W.

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

- 2482. Peru. Callao. Oplysning om Fyrbelysning.**  
(N. t. M. Nr. 1752. London 1934.)  
1. Paa Yderenden af den N.-lige Bølgebryder er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 2<sup>s</sup>. Flammens Højde: 7,3 m. Synsvidde: 6 Sm. Et sort Taarn. Fyret er ubevogtet, c. 12° 04' S. 77° 10' W.  
2. Paa Yderenden af den S.-lige Bølgebryder er tændt et Fyr, der viser rødt Et-Blink hver 2<sup>s</sup>. Flammens Højde: 7,3 m. Synsvidde: 4 Sm. Rødt Taarn. Fyret er ubevogtet. Ved Fyret er oprettet et Taagesignal med Klokke.  
3. En sort Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Blink hver 2<sup>s</sup>, er udlagt 0,54 Sm 277° fra (1).  
4. En rød Lys- og Klokketønde, der viser rødt Et-Blink hver 2<sup>s</sup>, er udlagt 0,06 Sm 180° fra (3).
- 2483. Mexiko W.-Kyst. Nedrecalifornien. Todos Santos Bugt. Ensenada Point. Fyr tændt. Morro Point Fyr nedlagt.**  
(N. t. M. Nr. 40/2675. Washington 1934.)  
1. Paa 31° 51' 27" N. 116° 38' 23" W., c. 30 m S. for *Ensenada Point* Udkigstation, er tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink. Flammens Højde: 49 m. Synsvidde: 19 Sm. En 7 m høj Søjle. Fyret er synligt i Pejlinger fra 289° til 109°.  
2. *Morro Point* Fyr paa 31° 51' (50") N. 116° 40' (26") W. er nedlagt.

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 2484. Gibraltar. Europa Point. Tidssignal nedlagt.**  
(N. t. M. Nr. 1735. London 1934.)  
Tidssignalet med Ballon ved *Naval Signal Station* paa c. 36° 07' N. 5° 21' W. er nedlagt.
- 2485. Italien W.-Kyst. Neapel Bugt. Capo Miseno. Mare Morto skiftet Navn.**  
(N. f. S. Nr. 41/3960. Berlin 1934.)  
*Mare Morto* paa c. 40° 47',5 N. 14° 04',5 E. benævnes fremtidig *Lago Miseno*.

- 2486. Italien. Adriaterhavet. Po Munding. Punta Maestra Fyr forandret.**  
(A. a. N. Nr. 250/580. Genua 1934.)  
*Punta Maestra* Fyr paa c. 44° 58' N. 12° 29' E. er forandret og viser nu hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink 0,45<sup>s</sup>, Mørke 4,55<sup>s</sup>. Iøvrigt uforandret.  
(E. f. S. Nr. 34/1992 1934.)
- 2487. Tunis. Kap Serrat. Fyr atter normalt.**  
(A. a. N. Nr. 42/2010. Paris 1934.)  
*Kap Serrat* Fyr paa c. 37° 19' N. 9° 12' E. lyser atter med normal Fyrkarakter.  
(E. f. S. Nr. 10/534 1934.)

### IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

- 2488. Madagascar E.-Kyst. Morondava Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 1714. London 1934.)  
*Morondava* Fyr paa c. 20° 17' S. 44° 18' E. er forandret fra at vise rødt, fast Lys til at vise hvidt, fast Lys.
- 2489. Madagascar. Morondava SW. Grund.**  
(N. f. S. Nr. 41/3979. Berlin 1934.)  
En Grund med under 1,8 m Vand rapporteres at ligge paa c. 20° 28' S. 43° 53' E.
- 2490. Madagascar W.-Kyst. Tulléar Channel. Baake nedlagt.**  
(N. t. M. Nr. 1715. London 1934.)  
Den rød- og sortmalede Baake paa c. 23° 22' S. 43° 37' E., c. 0,4 Sm 112° fra *North Beacon, Tulléar Channel*, er nedlagt.

### X. Asiens E.-Kyst med Japan.

- 2491. Sunda Øerne. Java N.-Kyst. Surabaya Anduvning. Fyr tændt. Afmærkning inddraget.**  
(N. t. M. Nr. 1716. London 1934.)
1. Et Fyr, der viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6<sup>s</sup>, er tændt 1,7 Sm 354° fra *Jamuang Reef* Baake. Flammens Højde: 12 m. Synsvidde: 10 Sm. En hvid Baake.
  2. Et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 12<sup>s</sup>, er tændt 0,3 Sm 281° fra *Jamuang Reef* Baake. Flammens Højde: 14 m. Synsvidde: 11 Sm. En sort Baake.
  3. Nedennævnte Tønder er permanent inddraget:
 

a.	Hvid Lystønde med hvidt Et-Blink 2,8 Sm	7° fra <i>Jamuang Reef</i> Baake.			
b.	— — — grønt, fast Lys 1,9 Sm	355°	—	—	—
c.	— — — hvidt Et-Blink 1,5 Sm	351°	—	—	—
d.	Sort Tønde Nr. 3 med Topbetegnelse 0,4 Sm	281°	—	—	—
- Jamuang Reef* Baake: c. 6° 56' S. 112° 44' E.
- 2492. (P). Sunda Øerne. Java N.-Kyst. Probolinggo. Fyrbelysning forandres.**  
(B. a. Z. Nr. 232/2654. 's-Gravenhage 1934.)
1. I Løbet af den nærmeste Tid vil der paa c. 7° 42',2 S. 113° 15' E. blive udlagt en rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 12<sup>s</sup>, Blink 5<sup>s</sup>, Mørke 7<sup>s</sup>.
  2. Den 1. Januar 1935 vil det røde, faste Fyr paa c. 7° 45',9 S. 113° 15' E. blive permanent nedlagt.
- 2493. Sunda Øerne. Java N.-Kyst. Gili Radja. Sømærker inddraget.**  
(B. a. Z. Nr. 232/2655. 's-Gravenhage 1934.)  
De 6 røde Spidstønder (hvoraf 2 med Ballon) paa c. 7° 11' S. og 113° 45' E. og 113° 50' E., N. for *Gili Radja*, er permanent inddraget.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

## 2494. Danmark. Bekendtgørelse om Karantæne-Signaler.

Indenrigsministeriet har under den 9. Oktober d. A. udstedt nedenstaaende Bekendtgørelse om Karantæne-Signaler:

I Overensstemmelse med „International Signalbog 1931“, der af Ministeriet for Søfart og Fiskeri er sat i Kraft den 1. Januar d. A., vil (de i Lov Nr. 123 af 12. April 1911 om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse her i Landet § 13 omhandlede Signaler herefter være at ændre saaledes:

## § 1.

Skibe, der ankommer til *dansk* Havn eller *dansk* Søterritorium, og som ønsker at meddele eller er anmodet om at meddele, hvorledes Sundhedstilstanden er om Bord, skal benytte sig af nedenstaaende Karantæne-Signaler:

## O m D a g e n :

Flaget Q, der betyder: Mit Skib er smittefrit, og jeg anmoder om fri Praktika.

Flaget Q over første Lighedsstander (QQ), hvilket betyder: Mit Skib er „mistænkeligt“, d. v. s.: Jeg har haft mistænkeligt eller formodet Tilfælde af smitsom Sygdom for mere end 5 Dage siden, eller: Der har været ualmindelig stor Dødelighed blandt Rotterne om Bord.

Flaget Q over Flaget L (QL), hvilket betyder: Mit Skib er „smittet“, d. v. s.: Jeg har haft et Tilfælde af smitsom Sygdom om Bord for 5 Dage siden eller senere.

## O m N a t t e n :

Rødt Lys over hvidt Lys, der betyder: Jeg har ikke faaet Praktika.

(Maa kun afgives indenfor en Havns Grænsér. Lysene maa ikke være mere end 2 m fra hinanden).

## § 2.

Bliver yderligere, signalmæssige Meddelelser ønskelige eller paakrævede, vil de være at afgive i Overensstemmelse med Forskrifterne i „International Signalbog 1931“, hvorved særligt henvises til dennes „Femte Del“.

## § 3.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft den 1. December 1934.

(Danske Lods, Side 58.)

## 2495. (T). Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Kronprins Frederiks Bro spærres midlertidigt for Gennemsejling.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 42/2444 1934 meddeles, at Sejlløbet gennem *Kronprins Frederiks Bro* ved *Frederikssund* maa paaregnes at være spærret i c. 2 Dage fra den 24. d. M. Kl. 0600 at regne.

c. 55° 50½' N. 12° 02½' E.

(E. f. S. Nr. 42/2444 1934.)

## Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korta eller  
Bogs Nr

England:

- R 2718 Anchorages on the east coast of Celebes.  
 R 1789 China Sea. — Channels between Sumatra, Lingga and Singkep.  
 R 1809 Africa, East Coast. — Mozambique harbour to Ras Pekawi.  
 N 3352 Mediterranean. — Plans on the coast of Libya. — Approaches to Benghazi. — Port of Benghazi.  
 N 2532 New Zealand, South Island. — Banks peninsula to Otago peninsula. — Timaru harbour. — Oamaru harbour. — Waikouaiti bay.  
 R 682 Greece. — Gulf of Kalamata.  
 R 928 Philippine Islands. — Sulu archipelago.  
 R 1019 China. — Plans in Hainan island.  
 R 3026 China. — Macao to Pedro Blanco.  
 † 2532 New Zealand. — Banks peninsula to Otago.

- R 2967 Plans on the north coast of Lapland.  
 R 3142 River Maas. — Hook of Holland to Rotterdam.  
 R 1448 Spain. — Acebuche point to Chullera point including Gibraltar bay.  
 T Supplement No. 2 to Yangtze Kiang Pilot.  
 N 1957 China; South-East Coast. — Piao Chiao or Good Hope cape to the Brothers.  
 N 3663 Plans on the coast of Sweden.  
 R 2041 England. — Port of Southampton.  
 R 1536 England, East Coast. — River Yare, Great Yarmouth haven.  
 R 2491 United States. — Approaches to New York.  
 R 1406 North Sea. — Dover and Calais to Orfordness and Scheveningen.  
 R 3220 Mediterranean. — Cape Ferrat to Bordighera.  
 R North Sea Pilot, Part IV.  
     *Tyskland:*  
 R D 1960 Ortungskarte der Ostsee von Falshöft bis Helsingfors.  
 R D. 332 Küste der Niederlande, Seegat von Texel.  
 T II. Nachtrag zum Nautischen Funkdienst, Ausgabe 1934.  
 T I. Nachtrage zum Nautischen Funk-Sprechdienst, Ausgabe 1934.  
     *Estland:*  
 R 9 Pärnu bay.  
 R 12 Tahkuna—Filsand.

## Tillæg.

### I. Østersøen.

2496. **Østersøen. Hellehavn Nakke E. t. N.  $\frac{1}{2}$  N. Vrag.**  
 Vraget af svensk Motorgalease *Hildur* rapporteres sunket paa c.  $55^{\circ} 02'_{5}$  N.  $12^{\circ} 45'_{10}$  E., c. 8 Sm E. t. N.  $\frac{1}{2}$  N. for *Hellehavn Nakke* Fyr. Vraget vil blive eftersøgt.
2497. **Danmark. Indløbet til Rødby Havn. Opgrunding.**  
 I Indløbet til *Rødby* Havn har for nylig fundet en Opgrunding Sted, saaledes at Dybden i Indsejlingen for Tiden kun er  $4_{11}$  m.  
 Den normale Dybde —  $4_{5}$  m — vil snarest blive søgt tilvejebragt.  
*Rødby* Havn: c.  $54^{\circ} 39'$  N.  $11^{\circ} 21'$  E.  
 (Havnelods, Side 157.)
2498. **Danmark. Rødsand Rende. Svajepads. Rødsand N. Fyrbaake flyttes. Fyr midlertidig slukket.**  
 Paa Grund af Tilvejebringelsen af en Svajepads E. for Sejlrenden ved *Gedser* Havn vil en Uddybning finde Sted her.  
 I Anledning af ovennævnte Uddybning vil Fyrbaaken *Rødsand N.* paa  $54^{\circ} 33'$  ( $57''$ ) N.  $11^{\circ} 56'$  ( $01''$ ) E. blive flyttet c. 300 m S. efter til  $54^{\circ} 33'$  ( $48''$ ) N.  $11^{\circ} 56'$  ( $05''$ ) E. Fyret er indtil videre slukket.  
 Arbejdet med Flytningen af Baaken vil blive paabegyndt i indevæ ende Uge.  
 (E. f. S. Nr. 42/2449 1934. Kort Nr.: 292, 240, 291 og 279. Danske Lods, Side 403. Fyr-Fort. Nr. 454. Søm.-Fort. Side 57, Nr. 17.)

### II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

2499. **Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Knastegrund. Sømærke i Uorden,**  
 Den hvide Stage med 1 Halmvisk paa  $55^{\circ} 02'$  ( $57''$ ) N.  $10^{\circ} 13'$  ( $39''$ ) E., ved SW.-Siden af *Knastegrund*, har mistet Topbetegnelsen. Sømærket vil snarest blive bragt i Orden.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART



**BP**  
FUEL & DIESEL  
**OIL**  
BUNKERSTATION I  
FRIHAVNEN  
Kapacitet: 450 Tons pr. Time.

St. Annæ Plads 5. København K.  
TELEFON: 5455 — TELEGRAM-ADR.: UNITEDOIL

**DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI**

AKTIESELSKABET  
**BURMEISTER & WAIN'S**  
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

---

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

4 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10-3000 H.K. PR. CYLINDER

AKTIESELSKABET  
**MARITIME AGENCY**  
(THE MARITIME AGENCY LTD.)  
Telf.: Central 1504 & 14450 Telegram-Adr. "MARAG"  
AMALIEGADE 35  
KØBENHAVN K

★

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTRER

**BUNKERKUL**  
LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

★

KONTRAHENTER FOR  
STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

**O**wners' &  
**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

**Price 13/-** postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
33, Amaliegade, Copenhagen.



## AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefoner: 40 - 91 &amp; 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftene«

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde.  
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.  
2 Tørdokke og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

**SEND DERES GAVE  
PR. TELEGRAM**Gave-Telegrammer indtelefoneres  
direkte til**STATSTELEGRAFEN**Blomster, Chokolade, Cigarer,  
Eau de Cologne etc. etc.**Skibsproviantering**

Schiffshandler

Ship Chandler

**H. S. Hansens Eftf. A/s**Telefon Central 388  
Efter Kl. 6 Ordruk 3086Amallegade 43,  
København K.

Lager af alle Skibsfornødenheder

**IVER C. WEILBACH & CO**  
SØLVER & SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027  
Grundlagt 1744Telegr.:  
Compasweilbach

Specialforretning: Kompasser &amp; Nautiske Instrumenter

**Hellerup Kulimport A/s**

TUBORG HAVN

Telefon Hellerup 20 — 803 og 660

IMPORT AF

Kul ▲ Koks ▲ Cinders  
Briketter ▲ Brænde

DAMPKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 &amp; 4248 - Telegram-Adresse: „Steampacific“

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

**MARIUS NIELSEN & SØN**

Edsv. Skibsmæglere &amp; Dampskibsrederi

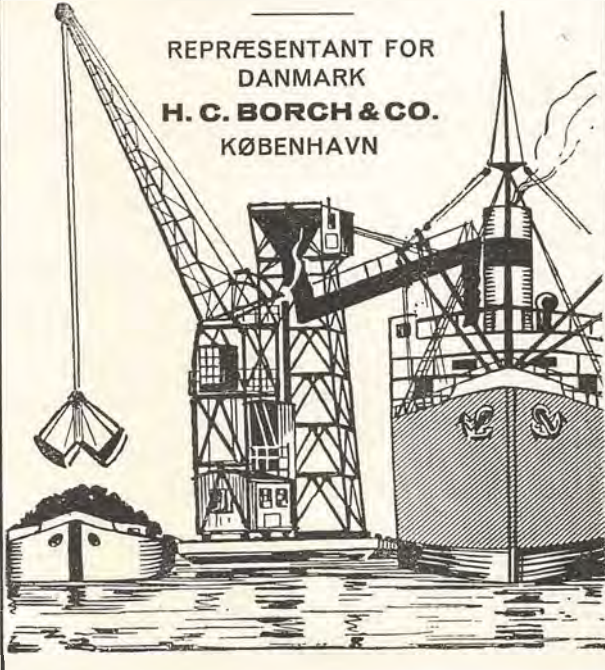
DAMPKIBS- & HAVARIAGENT  
BEFRAGTNINGSFORRETNINGTel.-Adr. »Mariusone«  
Statstelefon 196Kalvebod Brygge 4  
København V.**GIESCHE**  
HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

**DANZIG**

HOLZMARKT 4

Tel.-Adr. GIESCHE

**Første Klasses Bunkerkul**fra egne Gruber:  
Cleophas og Giesche.REPRÆSENTANT FOR  
DANMARK  
**H. C. BORCH & CO.**  
KØBENHAVN

AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

**Assuranceforeningen Skuld**

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12,267 · 12,432 &amp; 12,732 · TELGR.-ADR.: »SKULD«

STIFTET 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND

CA. 1.600.000 KR.



Overtager: 1) Ansvarsforsikring (derunder overskydende Kollisionsansvar) for Damp-, Motor- og Sejlskibe · 2) Forsikring af Hylreansvar i Sygdoms- eller Forlistilfælde · 3) Forsikring af Ansvar for Besætningens Effekter i Forlistilfælde · 4) Strikeforsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund af Strike eller Lockout.



# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 44

TORS DAG 1. NOVEMBER 1934

41. AARGANG



Medlemmer pr. 1. Januar 1934

Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleumsselskab A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegraf-selskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phoenix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugsererselskaber.

## FRA UGE TIL UGE

Af Axel Gerfalk.

### DANMARK STAAR ENE

Vi har tidligere omtalt, at de portugisiske Myndigheder havde fundet paa at underkaste fremmede Skibe og disses Last en diskriminerende Behandling — Skibene maatte ikke alene betale højere Afgifter end de portugisiske, men ogsaa paa de af Skibene transporterede Varer blev der beregnet en Art Ekstratold, som de Varer, der forsendtes med portugisiske Skibe, slap fri for.

Samtlige Skibsfartslande protesterede imod denne unfair Konkurrence, og England, Portugals ældste Allierede, var det første Land, hvis Skibsfart opnaaede Ligestilling med Portugals. Det er nu mere end et halvt Aar siden. Siden har Frankrig, Italien, Amerika, Tyskland og Norge og andre opnaaet samme Ligestilling. For tre Uger siden var Danmark og Sverige de eneste Skibsfartslande af Betydning, som Portugal vedblivende diskriminerede imod. Og sidste Uge opnaaede saa ogsaa Sverige den Særoverenskomst, der automatisk ligestillede dets Skibsfart med Portugals.

**Danmark er nu det eneste Land, der ikke har opnaaet Særoverenskomsten.** Der gives de Tilfælde, hvor den der staar ene, staar stærkt. Det modsatte er imidlertid Tilfældet her. For Danmarks Skibsfart er Portugals Diskrimination en yderst ubehagelig og kostbar Historie. Danske Skibe, som i Forvejen maa konkurrere paa højst ulige Kaar med andre Nationers statsstøttede Handelsflaade, kan selvfølgelig ikke bevare deres portugisiske Marked, hvis disse utaalelige Tilstande opretholdes.

### MR. RUNCIMAN'S ALTERNATIV

Direktøren for Chamber of Shipping of the United Kingdom, Mr. Cleminson opholder sig i denne Tid i Kanada. Hans Besøg der er delvis af privat Karakter — hans Frue er Kanadier — men han vil dog benytte Lejligheden til at aflægge et Besøg i New York og tale med de ledende Mænd indenfor den amerikanske Rederiforening om den forestaaende Skibsfartskonference i London og om Nødvendigheden af at møde med en nogenlunde ensartet Plan for den internationale Skibsfarts Rekonstruktion. **Bliver man ikke enige om en fælles Plan ved Mødet i London, forestaar der jo højst sandsynlig en Fragtkrig, som Verden aldrig har set Mage til.**

Man kan vist ogsaa gaa ud fra, at Mr. Cleminson vil ikke opholde sig i længere Tid i Kanada uden at drøfte de aktuelle Skibsfartsproblemer med kanadiske Reder og det officielle Kanada. Vi ved jo alle, at Mr. Runciman's Alternativ til et internationalt Samarbejde indenfor Skibsfarten, er ikke alene Genneførelsen af Subsidier i England, men ogsaa et kraftigt Forsøg paa at gennemføre den imperiale Plan om britisk Tonnage til britiske Varer. Vi ved ogsaa, at Mr. Runciman ikke ynder dette Alternativ. Han er ikke alene Frihandelsmand af Overbevisning og Tradition, men som gammel Skibsfartsmand slaar det ham selvfølgelig helt klart, at et saadant Alternativ i det lange Løb vil skade engelske Interesser, selv om det i Øjeblikket vil ramme andre Landes

Skibsfart endnu haardere. Men Majoriteten af den nuværende, sammensatte engelske Regering deler ikke hans Frygt; de ser i dette Alternativ et fint Middel til yderligere at sammensvejsede de forskellige og ikke lige homogene Bestanddele af det britiske Imperium.

»Scandinavian Shipping Gazette« hævder i sit sidste Nummer, at Mr. Runciman venter, at den evropæiske Skibsfart ved Mødet i London, som antagelig ikke vil finde Sted førend en Gang i Januar, i Enighed fremsætter en Plan til Skibsfartens Sanering. Men er det ikke paa høje Tid, skriver Shipping Gazette, at vi hører noget definitivt herom. De skandinaviske Rederiorganisationer plus Holland er enige om en Fællesoptræden, men hvordan med Rederiforeningerne i Lande som Italien, Frankrig og Tyskland? Er de ogsaa enige? Og om hvad? Et er givet: det er for sent at finde den Fællesfront i London. Sporene fra den abortive verdensøkonomiske Konference sidste Aar skræmmer i saa Henseende.

## BRITISK TONNAGE OG OPLÆGNINGER

Den oceangaende Tonnage, der findes opført i det Forenede Kongeriges Skibsregister, beløber sig til 1.6 Millioner Bruttotons mindre end for to Aar siden, d. v. s. den 30. September 1932. Den oplagte Tonnage er 2,4 Millioner Tons mindre, men den Tonnage, der er i Drift, er over tre Kvart Million større. **Tendensen gaar altsaa i den rigtige Retning, d. v. s. britiske Skibe benyttes i et stigende Omfang.** Utvivlsomt lader de Indtægter, som Skibene kan sejle ind, meget tilbage at ønske, saa Problemet om at skaffe tilstrækkeligt til at dække Drifts- og Vedligeholdelsesomkostninger, for ikke at tale om Afskrivninger og Forrentning af investeret Kapital, eksisterer stadigvæk. Noget mildnes dette Forhold ved at de svære Vedligeholdelsesomkostninger til oplagte Skibe, som skal betales af de Skibes Indtægter, som er i Drift, er blevet reduceret.

Det er rigtig nok, at ikke alle de Skibe, der i de sidste Par Aar er blevet slettet af Registeret, er blevet ophugget, men godt Halvdelen af dem er blevet det. De øvrige er blevet solgt til Udlandet til Drift. Det vilde maaske have været bedre, hvis dette ikke havde været Tilfældet, men der er en udpræget Meningsforskel blandt britiske Redere med Hensyn til Spørgsmaalet om Tilraadeligheden af at lægge en Embargo paa Salget af gammelt Tonnage til Udlændinge til Driftsbrug. Disse Salg har i de sidste Par Aar ikke bidraget særligt til at forøge Konkurrencen fra Udlandets Side. **Hvad der er sket er bare det, at endnu ældre udenlandske Skib er blevet ophugget og erstattet med et gammelt britisk Skib. Dette kan man ikke, set fra Helhedens Synspunkt, kalde for nogen daarlig Udvikling.**

Stillingen for de oceangaende britiske Skibe, d. v. s. Skibe paa over 3000 Bruttotons og derover, der fandtes den 30. September 1934, fremgaar af Tabel 1, som er opført forneden af denne Artikel. Den Tonnage, der er bygget før eller i 1920 samt 1921 og derefter oplyses i særskilte Kolonner. Ligeledes findes som Sammenligningsgrundlag de tilsvarende Tal for den 30. September 1932, den 30. September 1933 og den 30. Juni 1934. Forskydningerne i disse Par Aar kan kortelig opsummeres, som følger.

(a) Den totale eksisterende Tonnage er sunket med 119 Skibe og 658,667 Bruttotons sammenlignet med de tilsvarende Tal for eet Aar siden og med 294 Skibe og 1,574,487 Tons i Forhold til for to Aar siden.

(b) Den Tonnage, der er bygget i eller inden 1920, er sunket med 131 Skibe og 714,561 Tons sammenlignet med Tallene for 1933 og med 299 Skibe og 1,593,326 sammenlignet med Tallene for 1932.

(d) Derimod er den Tonnage, der er bygget i eller

## BETÆNKELIGE ASSURANDØRER

En velkendt engelsk Søassurandør udtalte forleden, at de Erstatninger, der udbetaltes i Tilfælde af totalt Forlis, har varieret betydeligt i den sidste halve Snes Aar, saaledes at paa et bestemt Tidsrum var der megen ringe Risiko for at Assurandørerne skulde komme til at betale denne store Erstatning, men i Øjeblikket er Situationen saa gal, som den kan være. Af de Tal, Assurandøren opgav, fremgaar det, at Aaret 1931 var meget gunstigt, idet kun et Beløb svarende til 5 Procent af samtlige Præmier var udbetalt som Erstatninger for totale Forlis. Nedenstaaende Tabel viser disse Svingninger, idet den anførte Procentsats angiver, hvor stor en Andel af de samlede indbetalte Præmier, der anvendtes til at udbetale i Erstatning af totalt Forlis:

	Procent		Procent
1925	25	1930	18 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>
1926	17 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	1931	5
1927	23	1932	17
1928	30	1933	over 20
1929	15		

efter 1921 blevet forøget med 12 Skibe og 55,894 Tons i det forløbne Aar og med 5 Skibe og 18,839 Tons i de forløbne to Aar.

I det sidste Kvartal er der blevet solgt enten til Drift eller til Ophugning til Udlændinge til Drift 28 Skibe paa tilsammen 156,845 Tons, hvoraf fem var bygget i eller efter 1921. Britiske Redere erhvervede sig 13 Skibe paa 67,757 Tons, hvoraf to var nye "cargo-liners" og tre nye Trampskibe. **Nettoreduktionen i det sidste Kvartal beløb sig saaledes til 15 Skibe og 89,088 Tons, hvorved en Nedgang paa 100,632 Tons af de Skibe, der er bygget i eller før 1920, er blevet opvejet af en Tilgang paa 11,544 Tons bygget i eller efter 1921. Dette er den mindste Netto-reduktion, der er blevet konstateret i noget Kvartal i de sidste to Aar.**

I Tabel I findes ogsaa en Analyse af den oplagte oceangaende Tonnage paa den 30. September 1934 paa samme Basis som hele den britiske Tonnage. Den samlede oplagte Tonnage repræsenterer 8,5 Procent af den eksisterende. Til sammenligning kan anføres, at for tre Maaneder siden var Procentsatsen 9,5 for et Aar siden 15,2 og for to Aar siden 22,7, hvilken sidste Procentsats er den højeste, der nogensinde har været. Med Hensyn til de eksisterende Tonnagetyper er 8,1 Procent af Tramp-tonnagen ubeskæftiget, 6,6 Procent baade for "Cargo-liners" og "liners" og 16,2 Procent af Tankskibstonnagen. Forskydningerne i de sidste Par Aar kan opsummeres, som følger.

(d) Den totale oplagte Tonnage er gaaet ned med 204 Skibe og 1,059,886 Bruttotons i Forhold til for eet Aar siden og med 441 Skibe og 2,386,878 Tons i Forhold til for to Aar siden.

(e) Tonnagen bygget i eller inden 1920 viser en Nedgang paa 122 Skibe og 664,212 Tons i Forhold til 1933 og 299 Skibe og 1,623,435 Tons i Forhold til 1932.

(f) Tonnagen bygget i eller efter 1921 er gaaet ned med 82 Skibe og 395,679 Tons i Løbet af det forløbne Aar og med 142 Skibe og 763,443 Tons i de sidste to Aar.

Der er i Øjeblikket 29 færre Skibe og 155,176 Tons oplagte end den 30. Juni. Da der i det forløbne Kvartal har været en Netto-reduktion af den samlede britiske Tonnage paa 15 Skibe og 89,088 Tons, fremgaar det heraf, at 14 flere Skibe og 66,088 flere Tons er i Drift end for tre Maaneder siden.

I Tabel II ser det Antal Skibe af de forskellige Typer, der har været i Drift ved Slutningen af hver af de sidste fem Kvartaler.

Skibstyper*	Eksisterende				Oplagte							
	1920 eller før		1921 eller siden		Tilsammen		1920 eller før		1921 eller siden		Tilsammen	
Trampskibe:—	No.	Tons brutto	No.	Tons brutto	No.	Tons brutto	No.	Tons brutto	No.	Tons brutto	No.	Tons brutto
A .....	210	1,192,128	186	1,038,307	396	2,230,435	27	153,571	5	26,440	32	180,011
B .....	96	438,722	278	1,275,006	374	1,713,728	18	82,954	9	42,296	27	125,250
C .....	86	296,023	118	425,570	204	721,593	14	51,071	6	21,973	20	73,044
	392	1,926,873	582	2,738,883	974	4,665,756	59	287,596	20	90,709	79	378,305
Cargo-liners .....	349	2,584,281	432	3,306,080	781	5,890,361	33	264,809	16	124,344	49	389,153
Liners .....	29	515,568	58	1,127,166	87	1,642,734	4	50,321	3	58,292	8	180,613
	770	5,026,722	1,072	7,172,129	1,842	12,198,851	96	602,726	40	273,345	136	876,071
Tankskibe .....	75	464,029	226	1,587,859	301	2,051,888	14	76,016	40	256,520	54	332,536
Tilsammen ..	845	5,490,751	1,298	8,759,988	2,143	14,250,739	110	678,742	80	529,865	190	1,208,607
Procentsats ..		38.5		61.5		100.0		56.1		43.9		100.0
<b>Komparative Tal:</b>												
Sept. 30, 1932..	1,144	7,084,077	1,293	8,741,149	2,437	15,825,226	409	2,302,177	222	1,293,308	631	3,595,485
Sept. 30, 1933..	976	6,205,312	1,286	8,704,094	2,262	14,909,406	232	1,342,954	162	925,539	394	2,268,493
Juni 30, 1934..	864	5,591,383	1,294	8,748,444	2,158	14,339,827	122	736,661	97	627,122	219	1,363,783

\* Ved Trampskibe forstås Fartøjer med en Hastighed paa under 12 Knob, A-Typen er Trampskibe paa 5000 Bruttotons og derover, B-Typen er Trampskibe mellem 4000 og 5000 Tons. C-Typen Trampskibe mellem 3000 og 4000 Tons. Cargo-liners er Skibe med en Hastighed mellem 12 og 16 Knob og Liners er Skibe med en Hastighed paa over 16 Knob.

Trampskibe:	Sept. 1932	Sept. 1933	Dec. 1933	Marts 1934	Juni 1934	Sept. 1934
A .....	290	316	341	347	347	364
B .....	311	310	340	336	338	347
C .....	169	175	175	171	184	184
	770	801	856	854	869	895
Cargo-liners..	726	744	745	756	742	732
Liners .....	91	84	80	78	78	79
	1,587	1,629	1,681	1,688	1,689	1,706
Tankers ....	219	239	240	245	250	247
Total ....	1,806	1,868	1,921	1,933	1,939	1,953

Forskydningerne i den Tonnage, der har været i Drift i de sidste Par Aar, kan opsummeres, som følger.

(g) Den samlede Tonnage, der nu er i Drift, er blevet forøget med 85 Skibe og 401,219 Tons sam-

menlignet med for et Par Aar siden og med 147 Skibe og 812,319 Tons for to Aar siden.

(h) Tonnagen, bygget i eller inden 1920, viser en Nedgang paa 9 Skibe og 50,349 Tons i Forhold til 1933 og i Forhold til 1932 er Antallet af Skibe det samme, men deres Tonnage er steget med 30,109 Tons.

(i) Derimod er den Tonnage, der er blevet bygget i eller efter 1921, blevet forøget med 94 Skibe og 451,568 Tons i det forløbne Aar og med 147 Skibe og 782,282 Tons i de sidste to Aar.

Man kan derfor med en vis Ret hævde, at Situationen er mere tilfredstillende end for temmelig mange Maaneder tilbage i Tiden. Den udgaaende Del af Træet er blevet hugget kraftigt bort og Resten af Træet er ved at komme sig. Dog vil der alligevel gaa mange Aar, inden man kan sige, det bærer Frugt.

## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 30. Oktober 1934.

Kornmarkederne fra alle de oversøiske Lande ligger meget daarligt. Til Gengæld har der været og er endnu livligere Forretninger i andre Bulk-Ladninger som Fosfat, Kul, Mineraler og ikke mindst Skrabjern. Disse blandede Ladninger hjælper til at holde Fragtniveauet saa nogenlunde oppe, og Korntransporten kommer sandsynligvis ogsaa snart ind i en bedre Gænge. En hel Del Skibe er ligeledes taget paa Timecharter — specielt for vestindisk Fart. I de Europæiske Markeder, inklusive Middelhavet og Sortehavet, bydes der Skibsfarten særdeles daarlige Vilkaar, men ogsaa her er der Tegn til mere Stabilitet — især for den mindre Tonnage.

### TRÆLASTMARKEDET

635 Std. Kotka/Calais 35/-; 700 Std. Gefle/Hernø-sand range/Huelva & Sevilla 50/- fuld Fragt Dæk; 675 Std. Pateniemi/London 31/-, rapporteres sluttet i de sidste Dage, og repræsenterer noget af det bedste. Finland saa vel som Sverige har imidlertid store Mængder usolgte Trævarer til hurtig Disposition, og hvis Priserne retter sig lidt, kan der endnu komme en vel tiltrængt Opblussen i Østersømarkedet.

Leningrad: slutter relativt billigt, bl. a. 1000 Std. Bremen 34/3; 500 Std. Harburg 38/6; 700 Std. Caen 36/6, Option Caen & Rouen 38/6; 330 Std. Dieppedale 45/-; 350 Std. Delfziel 41/6.

Canada: betaler nogenlunde for prompte Positioner, men der er ikke nok Laster til de forholdsvis mange fragsøgende Skibe.

### KUL, KOKS etc.

Efterspørgslen lader til at stige, og Fragterne er faste — omend ikke just bedre. Østkysten/Nykøbing

F. 1000 T. 4/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Horsens 3000 T. 4/-, Aabenraa 2000 T. 4/-, Kbhvn. 1500 T. Koks 5/9, Forth/Kbhvn. 3200 T. 3/9, Horsens 2200 T. 4/3, Esbjerg 3000 T. 4/3. Cardiff/Wiborg 3300 T. 3/9, Danzig/ Masned Sund 1500 T. ca. 5/- 5/3, Kbhvn. 1500 T. 4/3, Dublin 3500 T. 4/9, Limerick 2000 T. 6/9.

### MIDDELHAVET etc.

Den store Tonnage presser paa, og Befragterne har ingen Vanskelighed ved at slutte til reducerede Rater. Fra Østkysten sluttet Barcelona til 8/6 6800 T., 9/9 1900 T., Las Palmas 7/6 2600 T., Vestitalien 6/6 7000 T., Alexandria 6/9 7000 T., Wales/Teneriffe 7/- 6300 T., Oran 8/- 2700 T., 7/- 6500 T., Algiers 6/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 6000 T., 7/9 4500 T., Alexandria 6/3 6000 T., Vestitalien 6/9 6/3 6000 T., Pt. Said 6/- 75/8000 T.

Hjemgaaende rapporteres: Sortehavet/A-Haniborg 10/3 6800 T., Sortehavet/Dalny-Shanghai 14/6, Vladivostock 15/-, Nicolaieff/Italien 5800 T. 8/3, Mariupol/U.S.A. 11/3 Kul. Salt Trapani/Norge 10/11 Kr. Fra Alexandria udbydes en hel Del Laster til U.K., ogsaa Fosfat fra Kosseir til U.K. og Japan.

### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Wales/St. Lawrence har igen betalt 9/- 5300 T., og 10/- kan maaske nu opnaas. Wales/Halifax indikerer 8/- 8/3 for 1800 T., Forth/St. John 7/6 8/- 1700 T. Montreal/London eller Hull fik mærkværdigvis Tonnage til 1/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d., Cuba/U.K. 13/6 7000 T., 12/- 7000 T. Liverpool direkte, 13/6 6700 T. Marseille. Ellers udbydes næsten intet udover Skrabjern til Vestitalien \$4.60 gross, Japan 13/6 f.i.o. etc. Kul Hampton Roads /Monte Video 9/9.

Fra Vestkysten til Australien/Japan og Kina sluttet mange store Skibe paa Lumpsum Basis.

## SYD-AMERIKA

Kulraten Wales/Buenos Aires ligger nede paa 8/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d., Gdynia/Buenos Aires 10/6. Det hjemgaaende Marked er fortsat svagt for prompt Lastning; December og Januar/Februar er ret uforandret med stigende Tendens.

Buenos Aires/p.p. U.K. 8400 T. 13/3 spot; Bahia Blanca/Antwerpen 10,500 T. og 9300 T. 13/- December; Bahia Blanca/Gulven 19/6 oats; Bahia Blanca/Tyskland 14.50 Mark oats; Rosario/p.p. U.K. A/Rotterdam 6900 T. 15/- ppt.; 6500 T. 15/9 November/December; 6800 T. 16/- December; Rosario/U.K./H/Hamborg 6600 T. 17/- December.

Chile/Kont. 19/6, som kan gentages. Peru har enkelte Sukkerlaster til uforandrede Rater.

## + DANSKE HAVNE +

## ESBJERG

Dybdet ved daglig Højvande: Paa Graadybsbarren 2,7—5,8 m undtagen i en 200 m bred Rende, der i fuld Bredde har 7,5 m og i Fyrilinen 7,8 m. I Dokhavnen 6,0 m og paa Slusetærskelen 5,6 m. i østre Forhavn 7,0 m. i søndre Forhavn 7,0 m. i Trafikhavnen 7,6—8,8 m. I Fiskerhavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjetænder og flere Fyrilnier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodsvang. Lodspenge efter Dybtgaaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lodsstationen, en Lodskutter, ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. Bugsering ved D.F.D.S.'s og Svitser's Bugserbaade. Takst: 6 Øre pr. Net. Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højest 300 Kr. Moderation for Tankbaade med Last, halv Takst for Kul- og Oliefyldere. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjet fulde Netdrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Tons. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørjes af hervedende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne. Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kaien. Specielle Bassiner for Hyttefede. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

## KØBENHAVN

I Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m. i Frihavnen 7,5—9,5 m. Til Larsens Plads 8,1 m. til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m. ved Bolværkerne ved Kalvebod Brygge 6,9 m. i Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m. ved Teglnholmen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m. 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonagen. 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bolværker (Selvfartøjer paa 100 Netto Reg. Tons og derunder betaler, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Sidstnævnte Afgift betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsiørnødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Afgift for Rute-fartøjer og reparerende Fartøjer m. m. Fartøjer, der udelukkende anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrlings- eller Motorolie til Fartøjet's eget Brug. Proviant. Ballast eller andre Skibsiørnødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden Benyttelse af fremmed Hjælp, for Lenpning af Ladingen, for at skifte Mandskab, landsætte syge eller døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vinddrivere, er fritagne for Afgift. Opholdets Varighed maa dog ikke udstrækkes over 4 løbende Døgn, for Sejlskibe paa 200 Net. Reg. Tons og derunder, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, ikke over 14 løbende Døgn. Fritagne for Afgiften af Nettotonagen er endvidere Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havaril anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Reise. Ingen Lodsvang. Lodspenge betales efter Skibets Dybtgaaende, Drægtighed og den Distance, der losses, og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 36 til 240 Kr. Bugsering af Sejlskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat. Ballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand betales med Kr. 1,75—2,50 pr. Ton. Losning og Lading. I Frihavnen besørjes Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevcor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). I Toldhavnen Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde, Flydedokke, en ca. 170 m lang med Børeevne 13.600 Tons. Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Oplægning af Varer, Korn-Elevatore og pneum. Kornlosseapparater, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 9 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 2 private faste Kraner (Bürmeister & Wain) til Løft indtil 100 Tons. I Frihavnen 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 42 bevægelige elektriske Kraner til Løft indtil 3 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fryserum. Vandfors. v. Bolværk, Jærnbane langs Havnen.

## ØSTEN

Australien er noget svagere og indikerer 25/- 25/6, December/Januar Sydaustralien 26/- November/December. Hverken Dalny eller Vladivostock har nogen Efterspørgsel i Øjeblikket.

Saigon/Frankrig noteres uforandret i ca. 26/-, Madras/p.p. 26/- 26/6, Port Redon/1—2 franske Havne 22/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. f.i.o., Newcastle N.S.W./ 1/2 Nordjava 6500 T. Kul 8/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d.; Durban har et godt Udvalg af Laster til forskellige af Østens Havne.

## TIMECHARTER

Vestindien: 6300 T. Rundrejse 90 c.; 5860 T. Rundrejse 95 c.; 5350 T. Rundrejse \$1.05; 4150 T. Rundrejse \$1.05/1.10; 3500 T. Rundrejse \$1.15; 2900 T. Rundrejse \$1.25; 2300 T. Rundrejse \$1.30.

Trip: 8950 T. del. New York/redel. London 60 c.

## FAABORG

Indsejlsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m. I Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 104 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodsvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kroner, over 300 — 20 Kr. Sejlskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre, Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. v. Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

## FREDERIKSHAVN

Dybdet i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Selvfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodstakster af 1903 midlertidigt fordoblet. Kulfyldere dog ca. ½ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lading foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Privat Kran løftende 25 Tons. Privat Flydedok med 2400 Tons Børeevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

## HELSINGØR

Dybdet i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. henholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T., for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodsar ved Havnen og i Fyrskibet „Lappegrunde“. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: i Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitser's Blergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkraner. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhus. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 2 Tørdokker indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

## NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlsløbet gunstig. Farvandet stærkt belyste. Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejlsk. 24 Øre, Sejlsk. med Hjælpekruer 32 Øre, Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Værefgift: Moderat. Bugserdamp, ulorøed. Ingen Lodsaft., naar Lods ikke benyttes; jævrig moder. Afg. Ballastafg.: 4 Ø. pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørjes hovedsagelig af et Speditørfirma med Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Kølbalsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

## RUDKJØBING

Indsejlsløbet Nord fra til Havnen 5 m. Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodsvang uden ved Bugsering (se Lodsl.). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris i Tiden 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Ø. pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibsmedie. Ophalerbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Dyr Paasejling af Bro

Den estniske Dampner »Heljo« paasejlede sidste Uge Jernbanebroen over Limfjorden. Efter at et Skøn var foretaget, har Statsbanerne krævet et Depositum paa 65,000 Kr. af Rederiet, og dette Beløb har Rederiets Forsikrings-selskab stillet til Raadighed, saaledes at der ikke bliver gjort Udlæg i Dampneren.

## Skoleskibene for danske Sømænd

Gennem 50 Aar gjorde det lille Fuldskip »Georg Stage« sin Gerning, og det er en stor Flok Sømænd, der gennem Aarene har begyndt deres Sømandsbane der om Bord, — vel ca. 4,000. Medens det veltjente Skoleskib under Navnet »Joseph Conrad« fortsætter sin Sejlads under engelsk Flag, bygges dets nye Afløser paa Værftet i Frederikshavn.

For nogle Uger siden kastede vort nye og større Stats-skoleskib »Danmark« sine Fortøjninger og gik ud paa sin anden Vinterrejse til Atlanten og Sydens Lande.

Det tredje Skoleskib for danske Sømænd pløjer ikke Bølgerne, men ligger stille i Svendborgsund, skriver Svendborg Amtstidende. Alligevel er det tit og ofte bemanded med mange unge, raske Sømænd, der klatrer højt til Vejrs i de høje Rigninger. Det er vel saa bedst ikke at kaldet det et Skoleskib, men snarere et Øvelsesskib. Det er den gamle Grønlandsfarer, Briggen »Hvalfisken«, der trods sine 133 Aar pynter op i Svendborg Havn og gør særdeles god Nytte.

»Hvalfisken« ejes af Verdens eneste Højskole for Sømænd, Sømandshøjskolen i Svendborg, der ejes og drives af den kristne Sømandsammenslutning »Broderkredsen paa Havet«.

Fra 1. November aabner Sømandshøjskolen paany sine Døre baade for den Ungdom, der har sejlet og vil ud at sejle.

De tre her nævnte Skibe er ikke Konkurrenter, men supplerer hverandre, og den sidstnævnte sætter som sit Maal ikke blot en dygtig, men baade en dygtig og kristen Sømandsungdom.

## Danish Shipping Co.

Direktør J. A. Kørbling er indtraadt i Bestyrelsen for Aktieselskabet Danish Shipping Company i afdøde Direktør A. O. Andersens Sted.

## Tankskibe for Olie.

I Norge er der blevet dannet fire nye Skibsfartsselskaber. De skal overtage fire Tankskibe, der bygges paa tyske Værfter, og som skal betales med norsk Hvalolie. Skibene er paa 14,500 Tons Stykket, og Betalingen er 30,000 Tons Hvalolie.

## Finsk Statsstøtte til Skibsbygning

Det store finske Rederi *Finska Ångfartygsaktiebolaget* staar i Øjeblikket, erfarer »Børsen«, i Begreb med at udvide sin Tonnage og har derfor i Sommer indhentet Tilbud fra forskellige inden- og udlandske Værfter paa en moderne 2,800 Tons Lastdampner. Af de indkomne Tilbud er et dansk Værfts det laveste — paa 12 Millioner Fmk — mens de øvrige Tilbud var oppe paa godt 14 Millioner. Arbejdet skulde saaledes gaa til B. & W., der som bekendt i Forvejen sammen med Helsingør Skibsværft har bygget Selskabets tre sidste Skibe: »Wellamo«, »Ilmarin« og »Ariel«.

I Finland er der imidlertid sat stærke Kræfter i Bevægelse for at bevare Arbejdet for det nationale Værft, Sandvikens Skeppsdocka i Helsingfors, og man har indledet Forhandlinger med Regeringen om et Statstilskud paa 1.6 Millioner. Ligeledes har Helsingfors Kommune tilbudt et Tilskud paa ½ Million, hvis Arbejdet kan blive i Landet.

## PERSONALIA

## VI GRATULERER —

Skibsreder, Konsul D. Lauritzen til Kommandørkorset af Dannebrog, og Kaptajn Prip, Formanden for Københavns Skipperforening, til Ridderkorset af samme Orden.

## POSITIONSLISTE PR. 30. OKTOBER 1934

## A

- s.s. *A. P. Bernstorff*, Jensen, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
s.s. *Aalborg*, ank. Thorshavn 25.10.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *Aarø*, Larsen, ank. Barcelona 27.10.  
m.t. *Aase Mærsk*, afg. Vladivostok 5.10.  
s.s. *Activ*, Lorentzen, ank. Danzig 29.10.  
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Hamborg 24.10. til Algiers.  
s.s. *Agnete Mærsk*, afg. New York 16.10.  
s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Tyne 13.10.  
s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Alfa*, afg. Casablanca 24.10.  
m.s. *Alfa*, Christensen, Indkom for contra Karlshamn 27.10. p. R. t. Flensburg.  
s.s. *Algarve*, Lund, afg. Antwerpen forv. 13.11. til Casablanca.  
m.s. *Alsia*, Heindorn, afg. Colombo 23.10. til Suez.  
s.s. *Alssund*, Nielsen, afg. Pastelillo Cuba 27.10. til Philadelphia.  
s.s. *Amalienborg*, ank. Kemi 19.10.  
m.s. *Amerika*, Knudsen, afg. San Jose 27.10. til Los Angeles.  
m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Singapore 23.9.  
m.t. *Anna Mærsk*, Yokohama 12.10.  
s.s. *Anna*, ank. Wiborg 21.10.  
m.s. *Annam*, Kragelund, pass. Ushant 29.10. p. R. t. London.  
m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Madeira 24.10. til København  
m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Kbhvn. forv. 31.10. til Odense.  
s.s. *Arnold Mærsk*, afg. Grimsby 17.10.  
s.s. *Askø*, Olesen, ank. Danzig 27.10.  
m.s. *Asnæs*, Ankersen, ank. Gdynia 30.10.  
m.s. *Astoria*, Nørregaard, pass. Dungeness 18.10.  
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Lorient 29.10.  
m.s. *Australien*, Rasmussen, afg. Kbhvn. 29.10. til Nakskov.

## B

- s.s. *Beira*, Kjær, afg. Hamborg forv. 3.11. til Kbhvn.  
s.s. *Bellona*, Hansen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
s.s. *Benedikt*, Ekholdt, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro-Nykøbing F. Ruten.  
m.t. *Bente Mærsk*, afg. Aruba 30.9.  
s.s. *Bergenhus*, Schmidt, afg. Kbhvn. 30.10. til Vestnorge.  
s.s. *Betty Mærsk*, afg. Archangel 13.10.

- s.s. *Betty*, afg. Rouen 23.10.  
s.s. *Birgit*, Lisberg, ank. Swansea (Dok) 29.10.  
s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Tort de France 26.10.  
s.s. *Bodil*, afg. Antwerpen 8.10.  
s.s. *Bogø*, Nielsen, ank. Gdynia 29.10.  
m.s. *Boringia*, Væring, ank. Bangkok 16.10. udg.  
m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. River Plate 27.9.  
s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Danzig 29.10.  
s.s. *Brasilien*, Aggerholm, ank. Buenos Aires 26.10.  
m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Montreal 28.10.  
s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Bordeaux 29.10.  
s.s. *Britta*, pass. Gibraltar 21.10.  
s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Tanger forv. 5.11. til Ceuta.  
s.s. *Brosund*, Hansen, afg. Philadelphia 25.10. til Cardenas Cuba.  
s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Kbhvn. forv. 30.10. til Warrington.

## C

- m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
m.s. *California*, Andersen, afg. Rio forv. 29.10. til Kbhvn.  
s.s. *Carmen*, ank. Hernösand 21.10.  
m.t. *Caroline Mærsk*, afg. Continentet 15.10.  
m.s. *Caroline*, Jørgensen, pass. Kielkanalen 26.10. p. R. t. Wilhelmshafen.  
s.s. *Charkow*, Jørgensen, afg. Casablanca 11.10. til Tanger.  
m.s. *Chastine Mærsk*, ank. Santafe 19.10.  
m.s. *Chile*, Larsen, ank. Oslo 30.10. udg.  
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Leixoes 24.10. til New York.  
m.s. *Christian Holm*, Michelsen, pass. Scilly Isles 29.10. p. R. t. Aruba.  
s.s. *Christiansborg*, afg. Beaumont (Tex.) 21.10.  
s.s. *Cimbria*, Bencke, Kbhvn.-Randers Ruten.  
s.s. *Clara*, Holm, ank. Genoa 29.10.  
m.s. *Columbia*, Barfoed, pass. Lombok Isl. 6.10.  
s.s. *Cornelia Mærsk*, ank. Umba 4.10.  
s.s. *Cyril*, Farup, afg. Cardiff 24.10. pass. Ceuta 30.10. p. R. t. Bastia.

## D

- s.s. *Dagmar*, pass. Dungeness 23.10.  
s.s. *Dagmar*, afg. London forv. 2.11. til Kbhvn.  
s.s. *Dana*, Bang, afg. Cardiff 30.10. til Sicilien.  
m.s. *Danmark*, Madsen, ank. Baton Range 29.10.  
m.s. *Danmark*, Hjernum, ank. Kbhvn. 21.10.  
s.s. *Delaware*, Christensen, afg. Wilmington 27.10. til New Orleans.  
s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle forv. 6.11. til Kbhvn.  
m.s. *Dora*, Rio de Janeiro 10.10. til London.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

30. 10. 34

LONDON.....	22,40	MADRID.....	61,80
NEWYORK.....	451,50	AMSTERDAM.....	305,30
BERLIN.....	181,00	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	29,80	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	105,30	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	147,15	PRAG.....	19,00
ROM.....	38,75	WARZAWA.....	86,65

s.s. *Douro*, Hansen, afg. Meinel forv. 30.10. til Kbhvn.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Reykjavik 26.10. til Akurerpi.  
 s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## E

s.s. *Ebba*, ank. Klaipada 24.10.  
 s.s. *Ebro*, Ørbech, afg. Palermo forv. 31.10. til Trapani.  
 s.s. *Edith*, ank. Rouen 23.10.  
 s.s. *Effie Mærsk*, afg. Archangel 15.10.  
 s.s. *Egholm*, Nielsen, afg. Alicante forv. 30.10. til Cartagena.  
 s.s. *Elite*, Larsen, ank. Huelva 30.10.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. Casablanca 18.10.  
 s.s. *Ellensborg*, afg. Kemi 26.10.  
 s.s. *Elsborg*, ank. Grao (Valencia) 25.10.  
 s.s. *Emanuel*, Christensen, ank. Leningrad 26.10.  
 m.t. *Emma Mærsk*, afg. Willemstad 11.10.  
 s.s. *Emilie Mærsk*, ank. Bergantin 18.10.  
 s.s. *Energi*, Jørgensen, afg. Nyborg 29.10. til Leningrad.  
 s.s. *England*, Steengade, ank. Dublin 26.10.  
 m.s. *England* (D.F.D.S.), Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Enigheden*, Kristoffersen, ank. Sønderborg 28.10.  
 s.s. *Erindring*, Jørgensen, ank. Nexø 28.10.  
 s.s. *Erna*, pass. Portland 16.10.  
 m.s. *Erria*, Mouritzen, pass. Perim 24.10. p. R. t. Colombo.  
 m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Ester*, afg. Helsingfors 23.10.  
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, afg. Archangelsk 25.10., pass. Lødingen 29. 10. p. R. t. Zaandam.  
 s.s. *Estland*, Jørgensen, afg. Rorigno 14.10.  
 m.s. *Europa*, Dahl, ank. Hull 28.10. udg.

## F

s.s. *Falken*, Jønson, Kbhvn.-Nyborg-Rudkøbing-Svendborg Ruten.  
 m.s. *Falken*, Rasmussen, ank. Frederikshavn (Nødhavn).  
 s.s. *Fanø*, Korff, afg. Helsingør 27.10. til London.  
 m.s. *Fanø*, afg. Tyne 24.10. til Middlesbrough.  
 m.s. *Fanø*, Rasmussen, afg. Shields 24.10. til M Middlesbrough.  
 m.s. *Fionia*, Christensen, pass. Gibraltarr 28.10. p. R. t. Marseilles.  
 s.s. *Flora*, Lassen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Flynderborg*, pass. Skagen 28.10.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, ank. Kbhvn. forv. 30.10.  
 s.s. *Fredensborg*, afg. Valencia 29.10.  
 s.s. *Frederiksborg*, ank. Cardiff 26.10.  
 s.s. *Frode*, Brinch, ank. Randers 28.10.

## G

s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Kbhvn. forv. 3.10. til Antwerpen.  
 s.s. *Gautatyr*, Abrahamson, ank. Piræus 28.10.  
 s.s. *Georgia*, Jarltorp, afg. Tyne forv. 29.10.  
 s.s. *Gerda Toft*, pass. Oran 26.10. p. R. t. Antwerpen.  
 s.s. *Gerda*, afg. Almeria 24.10.  
 m.s. *Gertrude Mærsk*, ank. Manila 8.10.  
 s.s. *Gorm*, Bastholm, afg. Rotterdam 27.10. til Kbhvn.  
 s.s. *Grete*, pass. St. Miguel 22.10.  
 s.s. *Grønland*, Meinertz, ank. Valencia 27.10.  
 s.s. *Gudrun Mærsk*, afg. Leningrad 15.10.  
 s.s. *Gunvor Mærsk*, ank. Nørre Sundby 19.10.  
 s.s. *Gunvor*, afg. Marscille 22.10.

## H

s.s. *H. H. Petersen*, Jensen, afg. Archangel 26.10. til Kbhvn.  
 s.s. *Hafnia*, Lise, afg. Liverpool forv. 3.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Halfdan*, Lise, afg. Liverpool forv. 3.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Aarhus 26.10.  
 s.s. *Hans Mærsk*, ank. Archangel 11.10.  
 s.s. *Harald Clemmensen*, afg. Aalborg forv. 30.10. til Nørresundby.  
 s.s. *Harriet*, afg. Cartagena 24.10.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Helene*, ank. Gravesend 22.10.  
 s.s. *Helga*, ank. Stubbekøbing 22.10.

s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Archangel 9.10.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Swansea 26.10. til Kbhvn.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Randers forv. 5.11. til Danzig.  
 s.s. *Hroar*, Pape, afg. Kbhvn. 1.11. til Hull.  
 s.s. *Hulda Mærsk*, afg. Goole 15.10.

## I

m.s. *India*, Kruse, ank. San Francisco 23.10. ligg.  
 m.s. *Indien*, Bronér, ank. Sura 24.10.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Tone del Greco 27.10. til Sfax.  
 s.s. *Inge Mærsk*, afg. Archangel 10.10.  
 s.s. *Inger*, pass. Frederikshavn 23.10.  
 s.s. *Irene Maria*, Ewers, afg. Huelva 26.10., pass. Finisterre 29.10. p. R. t. Aalborg.  
 m.s. *Irland*, Petersen, afg. New York 27.10.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Kbhvn. 3.11. til Leith.  
 s.s. *Ivar*, Clausen, afg. Tyne 16.10.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
 s.s. *Jacob Mærsk*, ank. Haifa 19.10.  
 s.s. *Jan*, Jacobsen, pass. Dover 24.10. p. R. t. Messina.  
 m.t. *Jane Mærsk*, afg. Buenos Aires 12.10.  
 m.s. *Java*, Skjoldam, ank. Portland 29.10. udg.  
 s.s. *Jenny*, afg. Plymouth 23.10.  
 s.s. *Jessie Mærsk*, ank. Vlaardingen 13.10.  
 s.s. *Johanne*, afg. Raumo 22.10.  
 s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Danzig 12.10.  
 s.s. *Jolantha*, Thornung, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Jonna*, afg. Portland 7.10. til Fort de France.  
 s.s. *Jutta*, pass. Helsingør 22.10.  
 m.s. *Jylland*, Sandberg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, ank. Kbhvn. 26.10.

## K

s.s. *Karen Toft*, ank. Swansea 28.10.  
 s.s. *Kai*, Friis, afg. Spezia 26.10. til Valdileme.  
 s.s. *Karla*, afg. Malta 24.10.  
 s.s. *Katholm*, Christensen, afg. Danzig forv. 7.11. til København.  
 s.s. *Kentucky*, Hansen, afg. Fowey 12.10. til Philadelphia.  
 s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Propovostrov 11.10.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Randers 27.10.  
 s.s. *Knud*, Jensen, afg. Danzig forv. 30.10. til Kbhvn.  
 s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Vejle Ruten.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, afg. Kbhvn. 30.10. til Middlesbrough.  
 s.s. *Laura Mærsk*, ank. West Hartlepool 18.10.  
 s.s. *Laura*, pass. Fama Point 22.10.  
 m.s. *Leice Mærsk*, afg. Panama 7.10.  
 s.s. *Lexa Mærsk*, afg. Delfzyl 12.10.  
 s.s. *Lica Mærsk*, ank. Dublin 18.10.  
 s.s. *Lijland*, Timecharter U.S.A.  
 s.s. *Lilian*, pass. Dungeness 19.10.  
 s.s. *Lilleborg*, ank. Niece 28.10.  
 s.s. *Limfjorden*, Clausen, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, afg. Leningrad 25.10.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. Rosario 23.10.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Hjorth, afg. Kbhvn. forv. 31.10. til Dunkirk.  
 s.s. *Maine*, Jensen, afg. Tyne 23.10.  
 s.s. *Maja*, afg. Kemi 24.10.  
 m.s. *Malaya*, Sørensen, pass. Galle 28.10. p. R. t. Singapore.  
 s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Marseilles 26.10.  
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Ceuta 27.10. til Nice.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. Kbhvn. 3.11. til London.  
 s.s. *Maria Toft*, ank. Antwerpen 22.10.  
 m.t. *Marie Mærsk*, afg. Abadan 12.10.  
 s.s. *Marie*, pass. Gibraltar 24.10.  
 s.s. *Martin Carl*, Langlykke, afg. Leningrad 21.10. til Acton Grange.  
 s.s. *Mathilde Mærsk*, ank. Manchester 17.10.  
 s.s. *Maryland*, Ankensen, afg. Tyne 5.10.  
 m.s. *Meonia*, Frandsen, ank. London 28.10. hgg.  
 s.s. *Minsk*, Petersen, afg. Ceuta forv. 30.10. til Melilla.  
 s.s. *Møen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Antwerpen 25.10.  
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Lauritsen, ank. Leningrad 29.10.  
 s.s. *Najaden*, afg. Raumo 24.10.  
 s.s. *Nancy*, pass. Dungeness 25.10.  
 s.s. *Nautic*, pass. Helsingør 23.10.  
 s.s. *Nelly*, afg. Frederikshavn 20.10.  
 s.s. *Neptun*, afg. Almeria 19.10.  
 s.s. *Nerma*, pass. Brunsbüttel 23.10.  
 s.s. *Nevada*, Kolster, afg. Buenos Aires 10.10. til Moss.

BRUG  KUN  
**Hempels** Skibsfarver  
 INDENBORDS UDENBORDS  
 Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.

**A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y**  
 Telegram-Adr.: "Tonnage" Coder: Alle Shipping-Coder  
**HELSINGFORS (Finland)**  
 Filialkontor HANGO  
 Skibsredere. Skibsmæglere Befragtning og Spedition

m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. Port Alfred 15.10.  
 s.s. *Nidaros*, Henriksen, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 m.s. *Niel Mærsk*, afg. Norfolk 11.10.  
 s.s. *Ninna*, afg. Quebec 19.9. til Fort de France.  
 s.s. *Niobe*, afg. Blancaholm 22.10.  
 m.s. *Nora Mærsk*, afg. Yokohama 19.10.  
 s.s. *Nordamerika*, oplagt.  
 m.s. *Nordbo*, afg. Port Campha 12.9. til Europa.  
 s.s. *Nordborg*, afg. Antwerpen 23.10.  
 s.s. *Norden*, pass. Helsingør 20.10.  
 m.s. *Nordfarer*, ank. Grangemouth 20.10. til Leith.  
 m.s. *Nordhval*, ank. Balbao 17.10. til Panama.  
 m.s. *Nordhavet*, ank. Christobal 14.10. til Los Angeles.  
 m.s. *Nordkap*, afg. New York 11.10. til Valencia.  
 s.s. *Nordlys*, afg. Callao 18.10. til Chile.  
 m.s. *Nordpol*, ank. Nakskov, Reparation.  
 s.s. *Nordsøen*, afg. Calais 25.10.  
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, ank. Køge 26.10.

**O**  
 m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Falk, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Danzig 25.10. til Preston.  
 s.s. *Oluf Mærsk*, ank. Archangel 8.10.  
 m.s. *Olympia*, Røder, afg. Lissabon 20.10.  
 m.s. *Oregon*, afg. Kbhvn. forv. 3.1. til River Plate.  
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Bremen 23.10.

**P**  
 m.s. *Panama*, Christensen, afg. Geelong 29.10. til Tsumuri.  
 t.s. *Parana*, Eggert, pass. Panama 21.10.  
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Oslo 27.10.  
 m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Paula*, afg. New York 16.10. pass. Skagen 24.10.  
 m.s. *Peru*, Berg, afg. Osaka 25.10. til Dalny.  
 m.s. *Peter Mærsk*, ank. Chester 11.10.  
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, ank. Libau 30.10.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Leningrad 25.10.

**R**  
 s.s. *Randi*, pass. Ushant 14.10.  
 s.s. *Rhone*, Nielsen, afg. Leith forv. 6.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Rita*, Blom, afg. Hamborg 3.11. til Aalborg.  
 s.s. *Rita Mærsk*, afg. Archangel 11.10.  
 s.s. *Robert Mærsk*, afg. Archangel 17.10.  
 s.s. *Rosenborg*, afg. Mostaganem 27.10.  
 s.s. *Rota*, Petersen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Romø*, Thomsen, afg. Immingham 27.10. til Kalundborg.

**S**  
 s.s. *Saga*, Bergstedt, afg. Trondheim 30.10.  
 m.s. *Sally Mærsk*, pass. Dunnet Hd. 20.10. p. R. t. Montreal.  
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Riga 28.10.  
 s.s. *Scandia*, Groth, pass. 450 miles Sydøst Cape Race d. 28.10. p. R. t. London.  
 s.s. *Ssotia*, Nielsen, ank. Kbhvn. 27.10.  
 s.s. *Seine*, Beller, afg. Gdynia 29.10. til Danzig.  
 s.s. *Sejrø*, Huusum, afg. Hernæsand 22.10. til Rouen.  
 m.s. *Siam*, Krarup, afg. Boronga 25.10. til Singapore.  
 m.s. *Sigrun*, Pedersen, afg. Antwerpen forv. 30.10. til København.  
 s.s. *Silkeborg*, ank. Grimsby 25.10.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Bremen 22.10.  
 s.s. *Skjold*, Thomsen, afg. Bordeaux 30.10. til La Pallide.  
 s.s. *Skodsborg*, ank. Grimsby 23.10.  
 s.s. *Sleipner*, Jepsen, afg. Kbhvn. 28.10. til Leith.  
 s.s. *Slesvig*, Egetoft, ank. Halifax N.S. 24.10.  
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Leningrad 25.10.  
 s.s. *Sonja Mærsk*, afg. Vlaardingen 4.10.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Cardenas 25.10. til Norfolk.

s.s. *Stegelborg*, ank. Rendsburg 25.10.  
 s.s. *Stella*, afg. Iquique 18.10.  
 s.s. *Stjerneborg*, afg. Teneriffe 24.10.  
 s.s. *Stockholm*, Westergaard, ank. Preston 23.10.  
 s.s. *Susan Mærsk*, ank. Smyrna 18.10.  
 s.s. *Svanhild*, Kristoffersen, afg. New York 31.10. til København.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Liverpool forv. 31.10. til Swansea.  
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Kbhvn. 29.10. til Aarhus.  
 s.s. *Sønderjylland*, Willarsen, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.  
 s.s. *Søborg*, pass. Kbhvn. 24.10.

**T**  
 s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Manchester forv. 31.10. til Liverpool.  
 m.s. *Tacoma*, Lorentzen, afg. Port Campha 27.10.  
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. London 29.10.  
 s.s. *Tempo*, Sørensen, afg. Gdynia 26.10. til Faxe Ladeplads.  
 s.s. *Tennessee*, Arel, afg. Grangemouth forv. 31.10. til Oran.  
 s.s. *Thyra*, Jans, afg. Leith forv. 31.10. til Kbhvn.  
 s.s. *Tjaldur*, Folkenberg, Esbjerg-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Casablanca forv. 8.11. til Tangerang.  
 m.s. *Tongking*, Jørgensen, ank. Kbhvn. 20.10.  
 s.s. *Tovelil*, Vilsmark, afg. Gdynia 23.10., pass. Pentland Firth 30.10. p. R. t. Dublin.  
 s.s. *Trio*, Svane, ank. London 30.10.  
 s.s. *Trondhjem*, Jørgensen, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Livorno forv. 1.11. til Neapel.

**U**  
 s.s. *Uffe*, Hav, afg. Antwerpen forv. 2.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Ulla*, afg. Antwerpen 20.10. til London.  
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Oslo 26.10. til New York.  
 s.s. *Uranienborg*, ank. Kemi 26.10.

**V**  
 s.s. *Vendia*, Lund, afg. Danzig 22.10.  
 s.s. *Vibeke Mærsk*, afg. Leningrad 15.10.  
 s.s. *Viborg*, I Dok Helsingør.  
 m.s. *Victoria* (Orient), Kielsgaard, afg. La Rochelle 28.10.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Gyhrs, afg. Nykøbing F. 25.10. til River Plate.

**W**  
 s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Danzig 24.10.

**Y**  
 s.s. *Ydun*, Fjeldborg, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Aarhus-Hamborg Ruten.

**Ø**  
 s.s. *Ørneborg*, pass. Cape Wrath 28.10.

## Positionsliste for Sejlskibe 30.10.34

3m. Sk. *Albert*, Christoffersen, afg. Lissabon 28.10.  
 3m. Sk. *Alf*, Jørgensen, ank. Newry 23.10.  
 4m. m.s. *Alfa*, Jørgensen, ank. Karlshamn 20.10.  
 m.s. *Dana* (Svendborg), Hansen, ank. Sundsvall 23.10.  
 3m. Sk. *Elisabeth*, Grube, afg. Aalborg 25.10.  
 3m. Sk. *Galathea*, Friis, ank. Porsgrunn 24.10.  
 3m. Sk. *Hertha*, Albertsen, afg. St. John (Nfdl.) 28.10.  
 3m. M.Sk. *Nordstjernen*, Kristensen, ank. Gäfle 26.11.  
 3m. Sk. *Vera*, Petersen, afg. Oxelösund 22.10.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
**ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL**

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
**AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.**

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer





## DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

Telefon Nr. 6300, Omst. til samtlige Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.

## DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535-5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

## Jørgen A. Rasmussen, Copenhagen K.

Telegrams: Jorgaras

33, Amaliegade

World-wide supplies of

Bunker Coals, Fuel & Diesel Oil, Stevedoring, Towage, Docking & Shiprepairs, Insurance, Ships' Supplies

## SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 & 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents  
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## DET FORENEDE FÆRGESELSKAB

Kontor  
Nordre Toldbod  
København K.  
Telefoner Central  
45 62 & 10 562

anbefaler sig med  
**MOTORBAADE**  
til Proviant, Stores, Færge samt  
Trosseføring, overalt i Havnen  
og paa Rheden.

REDERI- & HANDELSSELSKABET

## MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL · KOKS · CINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

## VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM  
ANTWERP

Skibsredere, Skibsmæglere, Befragtningsagenter  
og Agenter for regelmæssige Linier

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Coder: Scotts, Watkins, Bentleys.

Grundlagt 1874

## Th. Höeg \* Hamburg

Bundfarver for Jern- og Stålskibe

Rød og Graa Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe  
Patent Mønje Graa Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.  
Telefon: Central 13779.

## CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgiven af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

50. Aargang.

København 31. Oktober 1934.

Nr. 44.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S. og E.-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters Vedkommende angives paa Sekunder, staar disse i Parenthes, 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, og de der angaar Fyr, er angivet fra Søen.**

## I. Østersøen.

2500. Østersøen. Hellehavn Nakke E. t. N.  $\frac{1}{2}$  N. Vrag forgæves eftersøgt.  
Vraget af Motorgaleasen *Hilshur*, der var rapporteret sunket paa c.  $55^{\circ} 02'_{,5}$  N.  $12^{\circ} 45'_{,0}$  E., c. 8 Sm E. t. N.  $\frac{1}{2}$  N. for *Hellehavn Nakke* Fyr, er forgæves eftersøgt.  
(E. f. S. Nr. 43/2496 1934.)
2501. (P). Sverige S.-Kyst. Listerhuvuds östra udde. Nyt Fyr tændes. Fiskerfyr nedlægges.  
(U. f. s. Nr. 43/2832. Stockholm 1934.)  
1. I Løbet af 1934 vil der paa c.  $56^{\circ} 02'_{,1}$  N.  $14^{\circ} 47'_{,0}$  E. blive tændt et nyt Fyr, *Listerhuvud* Fyr, der skal vise hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formørkelser hver  $2^s$ , Lys  $1^s$ , Mørke  $1^s$ . En ottokantet Fyrbaake. Fyret skal lyse, som følger:  
1. Grønt i Pejll. fra Land til c.  $191^{\circ}$ . 6. Rødt i Pejll. fra c.  $274^{\circ}$  til c.  $282^{\circ}$ .  
2. Hvidt i — - c.  $191^{\circ}$  til c.  $206^{\circ}$ . 7. Hvidt i — - c.  $282^{\circ}$  - c.  $348^{\circ}$ .  
3. Rødt i — - c.  $206^{\circ}$  - c.  $229^{\circ}$ . 8. Rødt i — - c.  $348^{\circ}$  - c.  $4^{\circ}$ .  
4. Grønt i — - c.  $229^{\circ}$  - c.  $244^{\circ}$ . 9. Grønt i — - c.  $4^{\circ}$  - Land.  
5. Hvidt i — - c.  $244^{\circ}$  - c.  $274^{\circ}$ .  
2. Samtidig med Tændingen af det i (1) nævnte Fyr nedlægges det nuværende *Listerhuvud östra udde* Fyr.  
(Kort Nr. 280 og 269.)
2502. (T). Sverige S.-Kyst. Karlskrona Skærgaard. Västra Hästholmen Fyr midlertidig slukket.  
(U. f. s. Nr. 43/2831. Stockholm 1934.)  
*Västra Hästholmen* Fyr paa c.  $56^{\circ} 07'_{,5}$  N.  $15^{\circ} 27'_{,5}$  E. er for Tiden slukket.
2503. (T). Sverige. Gotland E.-Kyst. Furillen Fyr slukkes midlertidigt.  
(U. f. s. Nr. 43/2830. Stockholm 1934.)  
*Furillen* Fyr paa c.  $57^{\circ} 46'_{,1}$  N.  $19^{\circ} 00'_{,5}$  E. vil midlertidig blive holdt slukket fra den 1. Januar til den 1. September 1935.

- 2504. (P). Sverige E.-Kyst. Södertälje—Oxelösund. Afmærkning forandres.**  
(U. f. s. Nr. 43/2828. Stockholm 1934.)  
I Løbet af den nærmeste Tid forandres Afmærkningen, som følger:
1. Sort Stage med 1 Ballon paa  $58^{\circ} 47',_{15}$  N.  $17^{\circ} 31',_{95}$  E. ombyttes med en sort Stage med Pyramide med Spidsen opad.
  2. Sort Stage med 1 Ballon paa  $58^{\circ} 45',_{95}$  N.  $17^{\circ} 27',_{00}$  E. ombyttes med en sort Stage med Pyramide med Spidsen opad.
  3. Stagen paa  $58^{\circ} 44',_{75}$  N.  $17^{\circ} 24',_{20}$  E. ombyttes med en sort Stage med Pyramide med Spidsen opad.
  4. Sort Stage med 1 Ballon paa  $58^{\circ} 44',_{50}$  N.  $17^{\circ} 21',_{40}$  E. ombyttes med en sort Stage med Pyramide med Spidsen opad.
- 2505. (T). Sverige. Öregrundsgrepen. Grepen Fyrskib midlertidig ombyttet.**  
(U. f. s. Nr. 43/2826. Stockholm 1934.)  
*Grepen* Fyrskib paa c.  $60^{\circ} 28'$  N.  $18^{\circ} 18'$  E. er for Vinterperioden ombyttet med et Reservefyrskib, der paa begge Sider af Skroget er mærket „Reserv“. Fyrkarakter og Taagesignaler er uforandrede.  
(E. f. S. Nr. 43/2453 1934.)
- 2506. Sverige. Bottniske Bugt. Løbet til Iggesund. Sømærke inddraget.**  
(U. f. s. Nr. 43/2824. Stockholm 1934.)  
Stagen med Kost paa  $61^{\circ} 37',_{37}$  N.  $17^{\circ} 08',_{25}$  E. er permanent inddraget.  
(E. f. S. Nr. 42/2400 1934.)
- 2507. Finland. Bottniske Bugt. Opmaalingsvagere inddraget.**  
(U. f. s. Nr. 29/775. Helsingfors 1934.)  
E. f. S. Nr. 30/1736 1934 annulleres, da de deri omtalte midlertidig udlagte Opmaalingsvagere er inddraget.  
*Marjaniemi* Fyr: c.  $65^{\circ} 02'$  N.  $24^{\circ} 34'$  E.
- 2508. Finland. Bottniske Bugt. Gåshällan. Afmærkning forandret.**  
(U. f. s. Nr. 29/764 og 29/765. Helsingfors 1934.)
1. Den hvid- og rødmaalede Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa  $62^{\circ} 34' 35''$  N.  $21^{\circ} 00' 21''$  E. er flyttet til  $62^{\circ} 34' 40''$  N.  $21^{\circ} 00' 41''$  E.
  2. En hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste er udlagt paa  $62^{\circ} 35' 00''$  N.  $21^{\circ} 00' 52''$  E.
- 2509. Finland. Bottniske Bugt. Töjby. Sømærke udlagt.**  
(U. f. s. Nr. 29/766. Helsingfors 1934.)  
En rød Spirtønde med 1 rød, opadvendt Kost er udlagt paa  $62^{\circ} 35' 44''$  N.  $21^{\circ} 02' 59''$  E.
- 2510. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Kaskö. Løb uddybet. Afmærkning.**  
(U. f. s. Nr. 29/767. Helsingfors 1934.)  
Ved Indløbet til *Kaskö* er udlagt en ny hvid- og rødmalet Spirtønde med rødt Tværtræ paa  $62^{\circ} 18' 31''$  N.  $21^{\circ} 10' 55''$  E. Løbet fra Søen E. om denne Spirtønde indtil *Kaskö övre* Ledefyr er uddybet til 7,3 m ved Middelvandstand og derfra til *Kaskö hamn* til 6,1 m ved Middelvandstand. Løbet er afmærket med nedennævnte nye Sømærker og samtidig er to ældre Sømærker flyttet:
- I. Følgende nye Sømærker er udlagt:
- a. En sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa  $62^{\circ} 19' 02''$  N.  $21^{\circ} 11' 41''$  E.
  - b. En hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa  $62^{\circ} 20' 52''$  N.  $21^{\circ} 12' 45''$  E.
  - c. En sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa  $62^{\circ} 21' 11''$  N.  $21^{\circ} 13' 00''$  E.
  - d. En hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa  $62^{\circ} 22' 27''$  N.  $21^{\circ} 13' 03''$  E.

## II. Følgende ældre Sømærker er flyttet:

- e. Sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste paa  $62^{\circ} 20' 22''$  N.  $21^{\circ} 12' 47''$  E. til  $62^{\circ} 20' 25''$  N.  $21^{\circ} 12' 45''$  E.  
 f. Hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste paa  $62^{\circ} 21' 28''$  N.  $21^{\circ} 12' 55''$  E. til  $62^{\circ} 21' 27''$  N.  $21^{\circ} 12' 56''$  E.  
 Det gamle 6,4 m dybe Løb-gaar W. om den nyudlagte Spirtønde med Tværtræ.

**2511. Finland. Skärgårdshavet. Berghamn. Ombergholm. Varde opført.**

(U. f. s. Nr. 29/769. Helsingfors 1934.)

Paa *Ombergholm* er paa  $60^{\circ} 14' 50''$  N.  $21^{\circ} 29' 35''$  E. opført en  $1\frac{1}{2}$  m høj, hvid Stenvarde.**2512. Finland. Skärgårdshavet. Utö. Fyr tændt.**

(U. f. s. Nr. 29/768. Helsingfors 1934.)

*Utö hamnfyr* paa  $59^{\circ} 47' 17''$  N.  $21^{\circ} 22' 02''$  E. er tændt.**2513. Finland. Finske Bugt. Hogland. Suurkylä. Ledemærker. Sømærke udlagt.**

(N. f. S. Nr. 42/4046. Berlin 1934.)

1. Paa SW.-Stranden ved *Suurkylälathi* er oprettet to Ledemærker. Bagmærket bestaar af en hvid Sten, Formærket af en hvid Sten med Stang med Diamant. Ledemærkerne er overet i Pejling c.  $234^{\circ}$ .

2. S. for den i (1) omtalte Ledelinie er udlagt en hvid Spirtønde med et sort Bælte og 1 sort nedadvendt Kost.

c.  $60^{\circ} 05' N. 26^{\circ} 59' E.$ 

(Kort Nr. 277.)

**2514. Finland. Finske Bugt. Hamina (Fredrikshamn) Anduvning. Hilloniemi. Ledefyr tændt.**

(U. f. s. Nr. 29/763. Helsingfors 1934.)

*Hilloniemi* Ledebaaker er blevet forsynet med Fyr, som følger:*Hilloniemi övre* paa  $60^{\circ} 31' 28''$  N.  $27^{\circ} 09' 31''$  E. Afvekslende hvidt og rødt Lys. Flammens Højde: 10 m. Synligt i Pejlinger fra c.  $0^{\circ}$  til c.  $30^{\circ}$ .*Hilloniemi nedre* paa  $60^{\circ} 31' 19''$  N.  $27^{\circ} 09' 28''$  E. Afvekslende hvidt og rødt Lys. Flammens Højde: 4,7 m. Synligt i Pejlinger fra c.  $0^{\circ}$  til c.  $30^{\circ}$ .Ledefyrene er overet i Pejling c.  $15^{\circ}$ .

(Kort Nr. 277.)

**2515. Polen. Danzig Bugt. Gdynia. Afmærkning forandret.**

(A. a. N. Nr. XVI/284. Warszawa 1934.)

Den røde Lys- og Klokketønde „GD“ paa c.  $54^{\circ} 32',2 N. 18^{\circ} 36',3 E.$ , ud for Indløbet til *Gdynia* Havn, er ombyttet med en rød og hvid, lodret stribet Lys- og Fløjte-tønde „GD“ forsynet med et Genferkors over en Ballon. Fyrkarakteren er uforandret.

(Kort Nr. 269.)

**2516. Polen. Danzig Bugt. Dybde over Vrag.<sup>1</sup>**

(A. a. N. Nr. XVI/287. Warszawa 1934.)

<sup>1</sup>Den nøjagtige Dybde over Vraget, der ligger sunket paa c.  $54^{\circ} 45',2 N. 18^{\circ} 40',5 E.$ , er  $14,5$  m.

(Kort Nr. 269.)

**2517. Polen. Hela. Radiofyr oprettet.**

(N. f. S. Nr. 43/4128. Berlin 1934.)

<sup>1</sup>Ved *Hela* er paa  $54^{\circ} 36' 05''$  N.  $18^{\circ} 48' 57''$  E. oprettet et Radiofyr, der er traadt i Virksomhed. Radiofrekvens:  $291,5$  kc/s (1029 m) A<sub>2</sub>. Tonehøjde: 376. Rækkevidde: 50 Sm.

Signalet er:

- |                              |         |
|------------------------------|---------|
| 1. En lang Streg . . . . .   | 5,0 s.  |
| 2. Pause . . . . .           | 1,5 s.  |
| 3. Bogstaverne HEL . . . . . | 7,0 s.  |
| 4. Pause . . . . .           | 1,5 s.] |
| 5. En Streg . . . . .        | 2,0 s.  |

6. Pause.....	0,6 <sup>s</sup> .
7. 25 Prikker, adskilt ved mellemliggende Pauser paa 0,65 <sup>s</sup> .	16,0 <sup>s</sup> .
8. Pause.....	0,4 <sup>s</sup> .
9. En Streg.....	4,0 <sup>s</sup> .
10. Pause.....	1,1 <sup>s</sup> .
11. 50 Prikker, adskilt ved mellemliggende Pauser paa 1,1 <sup>s</sup> ; hver 10. Prik er forbundet med den følgende, saaledes at de tilsammen danner en 1,5 <sup>s</sup> -lang Streg; den sidste Prik danner en 3,0 <sup>s</sup> -lang Streg.....	56,9 <sup>s</sup> .
12. Pause.....	1,5 <sup>s</sup> .
13. Bogstaverne HEL.....	7,0 <sup>s</sup> .
14. Pause.....	15,5 <sup>s</sup> .
Signalets Varighed.....	2 <sup>m</sup> .
Pause.....	4 <sup>m</sup> .
Periode.....	6 <sup>m</sup> .

Udsendelsestider:

Time. Usigtbart Vejr: Hver 6<sup>m</sup>, begyndende ved det 0<sup>m</sup>, 6<sup>m</sup>, 12<sup>m</sup>, 18<sup>m</sup>. o. s. v. af hver

Klart Vejr: 4 Gange hver Time, begyndende ved det 12<sup>m</sup>, 18<sup>m</sup>, 42<sup>m</sup> og 48<sup>m</sup>.  
(Kort Nr. 269.)

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

### 2518. (T). Danmark. Sundet. Middelgrunds Fort. Skydeøvelser. Advarsel.

Fra *Middelgrunds Fort* vil der i Tidsrummet 1.—20. December d. A., begge Dage inklusive, saavel om Dagen som om Natten blive afholdt Skydeøvelser med Kanon. Hovedskudretning: NE. Skudafstand: indtil c. 5 Sm. Sikkerhedshøjde: c. 1000 m.

Naar Skydning finder Sted, vises fra det skydende Fort:

Om Dagen: International Talstander „7“.

Om Natten: 3 røde Lanterner hejst over og under hinanden.

Endvidere vil der ½ Time før Skydningens Begyndelse blive hejst 2 Cylindre over og under hinanden paa den ene Raanok paa Signalmasterne paa *Middelgrunds Fort* og paa *Dragør Fort*.

Naar der skydes paa Afstande over 6 km, hejses tillige en Kugle under Raaens anden Nok.

Signalerne er nærmest til Vejledning for Fartøjer, der manøvrerer i Farvandet, idet Skydningen fra Fortet vil blive standset for Skibe, der passerer Farvandet.

Luftfartøjer advares imod — i det omhandlede Tidsrum — i Nærheden af den anførte Skudretning at komme under den vedføjede Sikkerhedshøjde.

c. 55° 43' N. 12° 40' E.

### 2519. Tyskland. Flensborg Fjord. Neukirchen Kirke skjult af Træer.

(N. f. S. Nr. 43/4141. Berlin 1934.)

*Neukirchen Kirke* paa c. 54° 48',3 N. 9° 44',8 E. skjules nu helt af opvoksede Træer.  
(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

### 2520. Danmark. Isefjord. Nykøbing Havn. Varpetønde inddraget.

Varpetønden c. 50 m ESE. for det E.-lige Havnehoved til *Nykøbing gamle Havn* er inddraget.

*Nykøbing Havn*: c. 55° 54',9 N. 11° 40',8 E.

(Kort Nr. 267. Havnelods, Side 142.)

- 2521. Danmark. Kattegat. Randers Fjord. Udbyhøj. Vinterafmærkning.**  
Omskiftning fra Sommer- til Vinterafmærkning af Sømærkerne uden for *Udbyhøj* er foretaget.  
*Randers Fjord* Klokketønde: c. 56° 37' N. 10° 24' E.
- 2522. Danmark. Skagerrak. Lønstrup Redningsstation. Oplysning om Redningsmateriel.**  
Redningsstationen *Lønstrup* c. 57° 29' N. 9° 48' E. er ikke mere forsynet med Roredningsbaad.  
(E. f. S. Nr. 40/1939 1928. Danske Lods. Side 69 og 120. Tillæg Nr. 3, Side 21.)
- 2523. Norge. Skagerrak. Grimstad Havn. Fortøjningsbøje med Lanterne udlagt.**  
(B. f. F. Nr. 27. Oslo 1934.)  
En Fortøjningsbøje, hvorpaa er anbragt en rød Lanterne, er udlagt 100 m S. for W.-Pynten af *Torskeholmen*. Bøjen tjener til Fastgørelse af Skibe under Ophugning ved *Odden*.  
Indsejlingen til *Vesterbukt* foregaar E. og N. om Bøjen.  
c. 58° 20' N. 8° 36' E.

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 2524. Norge. Sørfjorden. Stjernøya. Ledefyr tændt.**  
(B. f. F. Nr. 27. Oslo 1934.)  
Til Vejledning for Indsejlingen til *Sørfjorden* er oprettet en Ledefyrlinie, som følger:  
a. Forfyr. Rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 13 m. Synsvidde: 6,8 Sm. Fyrpæl. 70° 20' 45" N. 22° 28' 46" E.  
b. Bagfyr. Rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 27 m. Synsvidde: 6,8 Sm. Fyrpæl. 75 m 134° fra Forfyret.  
Fyrene leder overet i Pejling 134° mellem Skærene i Indløbet til *Sørfjorden* og fri S. om 13 m *Skallen*.  
Brændetid: 18. August til 18. April.
- 2525. Norge. Grøtøy. Ormholmen Fyr tændt.**  
(B. f. F. Nr. 27. Oslo 1934.)  
Paa NE.-Pynten af *Grøtøy* er paa 70° 11' 20" N. 18° 54' 30" E. tændt et nyt Fyr, *Ormholmen* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 10<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 6<sup>s</sup>. Flammens Højde: 32,5 m. Synsvidde: 16 Sm for hvidt, 12 Sm for rødt og 10 Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Underbygning. Fyret lyser, som følger:
- |                                    |  |
|------------------------------------|--|
| 1. Rødt i Pejl. fra 111° til 183°. | 5. Rødt i Pejl. fra 204° til 334°.                   |
| 2. Hvidt i — - 183° - 189°.        | 6. Hvidt i — - 334° - 359°.                          |
| 3. Grønt i — - 189° - 200°.        | (Yt. <i>Reinskinnskallen</i> , 2 og 3 m, samt        |
| 4. Hvidt i — - 200° - 204°.        | <i>Hufattaran</i> , 1 og 2 m, ligger i Lysvinkel 6). |
|                                    | 7. Rødt i Pejl. fra 359° til 4°.                     |
- Brændetid: 15. August til 21. April.
- 2526. Norge. Gavlholmen. Stønnesbotn Fyr tændt.**  
(B. f. F. Nr. 27. Oslo 1934.)  
Paa *Gavlholmen* er paa 69° 30' 50" N. 17° 56' 30" E. tændt et nyt Fyr, *Stønnesbotn* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formærkelser. Flammens Højde: 10,5 m. Synsvidde: 8,5 Sm for hvidt, 5,8 Sm for rødt og 4,5 Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Underbygning. Fyret lyser, som følger:
- |                                   |                                    |
|-----------------------------------|------------------------------------|
| 1. Grønt i Pejl. fra 28° til 37°. | 5. Grønt i Pejl. fra 72° til 172°. |
| 2. Hvidt i — - 37° - 45°.         | 6. Hvidt i — - 172° - 187°.        |
| 3. Rødt i — - 45° - 66°.          | 7. Rødt i — - 187° - 215°.         |
| 4. Hvidt i — - 66° - 72°.         |                                    |
- Brændetid: 15. August til 21. April.

**2527. (P). Norge. Gisund. Trollvikgrunnen. Lystønde udlægges.**

(B. f. F. Nr. 27. Oslo 1934.)

I første Halvdel af November d. A. vil den sorte Stage paa c.  $69^{\circ} 16'$ , N.  $17^{\circ} 58'$ , E. blive ombyttet med en sort Lystønde med Trekant, og som viser hvidt Et-Blink c. hver  $5^s$ , Blink c.  $0,5^s$ , Mørke c.  $4,5^s$ .

Brændetid: 15. August til 21. April.

**2528. Norge. Mågøy Fyr tændt.**

(B. f. F. Nr. 27. Oslo 1934.)

Paa SW.-Siden af *Mågøy* er paa  $68^{\circ} 49' 28''$  N.  $16^{\circ} 37' 32''$  E. tændt et nyt Fyr, *Mågøy* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formærkelser, Tre-Formærkelser. Flammens Højde:  $21,5$  m. Synsvidde:  $8,5$  Sm for hvidt,  $5,8$  Sm for rødt og  $4,5$  Sm for grønt Lys.

Et lille Jernhus paa Underbygning. Fyret lyser, som følger:

- |  |   |
|--|---|
| 1. Rødt i Pej. fra $243^{\circ}$ til $260^{\circ}$ . | 5. Rødt i Pej. fra $82^{\circ}$ til $153^{\circ}$ . |
| 2. Hvidt i — - $260^{\circ}$ - $293^{\circ}$ .       | 5. Hvidt i — - $153^{\circ}$ - $161^{\circ}$ .      |
| 3. Rødt i — - $293^{\circ}$ - $7^{\circ}$ .          | 7. Grønt i — - $161^{\circ}$ - $175^{\circ}$ .      |
| 4. Hvidt i — - $7^{\circ}$ - $82^{\circ}$ .          |   |

Brændetid: 12. August til 24. April.

**2529. Norge. Tørlen S.-Pynt. Indre Hanken Fyr forandret.**

(B. f. F. Nr. 27. Oslo 1934.)

*Indre Hanken* Fyr paa c.  $62^{\circ} 25'$ , N.  $6^{\circ} 19'$ , E. er forandret til at vise grønt, fast Lys. Synsvidde:  $3,5$  Sm. Fyrpæl. Fyret lyser hele Horisonten rundt.

**2530. Tyskland. Vinterafmærkning.**

(N. f. S. Nr. 43/4212. Berlin 1934.)

Omskiftningen af Sommerafmærkningen med Vinterafmærkning er paabegyndt.

**2531. (T). Belgien. Wandelaar Fyrskib. Undervandsklokke midlertidig ude af Virksomhed.**

(Avis provisoire aux navigateurs. Ostende 1934.)

Undervandsklokken om Bord i Fyrskibet *Wandelaar* paa c.  $51^{\circ} 22'$  N.  $3^{\circ} 00'$  E. er indtil videre ude af Virksomhed.

(Se Tillæg.)

**V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.****2532. (T). Frankrig. Lannion. Beg ar-Rolland Baake forsvundet.**

(A. a. N. Nr. 44/2063. Paris 1934.)

*Beg ar-Rolland* Baake paa c.  $48^{\circ} 49'$  N.  $3^{\circ} 34'$  W. er forsvundet.**2533. England S.-Kyst. Seaton. Vandtaarn opført.**

(N. t. M. Nr. 1796. London 1934.)

Et hvidt Vandtaarn, der er meget iøjnefaldende fra Søen, er opført paa c.  $50^{\circ} 43'$  N.  $3^{\circ} 05'$  W.,  $0,9$  Sm  $301^{\circ}$  fra *Seaton* Kirke.

**VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.****2534. Spanien NW.-Kyst. Ria de Vigo. Castros de Agoeiro. Lys- og Klokketønde genudlagt.**

(A. a. I. N. Nr. 42/1350. San Fernando 1934.)

Lys- og Klokketønden *Castros de Agoeiro* paa c.  $42^{\circ} 10'$  N.  $8^{\circ} 54'$  W. er atter udlagt paa Station.

(E. f. S. Nr. 26/1532 1934.)

- 2535. Spanien NW.-Kyst. Cabo Silleiro. Fyr atter normalt.**  
(A. a. l. N. Nr. 42/1351. San Fernando 1934.)  
*Cabo Silleiro* Fyr paa c.  $42^{\circ} 06'$ ,<sub>2</sub> N.  $8^{\circ} 53'$ ,<sub>8</sub> W. lyser atter med normal Fyrkarakter.
- 2536. Forenede Stater i Nord-Amerika. Rhode Island. Lys- og Fløjtetønde inddraget.**  
(N. t. M. Nr. 41/2721. Washington 1934.)  
*International Yacht Race* sorte og hvide, lodret stribede Lys- og Fløjtetønde, der midlertidig har været udlagt paa c.  $41^{\circ} 21'$  N.  $71^{\circ} 12'$  W., c. 6 Sm  $181^{\circ}$  fra *Sakonnet* Fyr, er permanent inddraget.  
(E. f. S. Nr. 31/1827 1934.)
- 2537. Forenede Stater i Nord-Amerika. Long Island Sound. Lystønder forandret.**  
(N. t. M. Nr. 1682. London 1934.)  
1. Lys- og Fløjtetønden paa c.  $41^{\circ} 15'$  N.  $72^{\circ} 10'$  W., c. 1,7 Sm SW. for *Bartlett Reef*, er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink.  
2. Lys- og Klokketønden paa c.  $41^{\circ} 14'$  N.  $72^{\circ} 16'$  W., c. 5 Sm  $255^{\circ}$  fra (1), er forandret til at vise rødt Gruppe-Blink, To-Blink.

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

- 2538. Brasilien. Ilha Grande Bugt. Meros Rocks. Lystønde inddraget. Fyr tændes.**  
(N. t. M. Nr. 41/2738. Washington 1934.)  
Lystønden, der afmærkede *Meros Rocks*, er permanent inddraget.  
Et Fyr vil blive opført paa ovennævnte Skær. c.  $23^{\circ} 09'$  S.  $44^{\circ} 32'$  W.
- 2539. Chile. Patagonian Channels. Chasm Reach. Corn Rock. Oplysning om Tønde.**  
(N. t. M. Nr. 41/2739. Washington 1934.)  
Tønden, der afmærker *Corn Rock*, er sort og hvid, vandret stribet med sort Cylinder.  
 $49^{\circ} 30'$  ( $45''$ ) S.  $74^{\circ} 27'$  ( $10''$ ) W.
- 2540. Panama S.-Kyst. Jicarita Island. Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 1799. London 1934.)  
*Jicarita Island* Fyr paa c.  $7^{\circ} 12'$  N.  $81^{\circ} 48'$  W. er forandret, idet det hvide Gruppe-Blinkfyr er erstattet med 2 hvide af hinanden uafhængige Blinkfyr. Flammens Højde og Synsvidden er uforandret.
- 2541. Mexiko W.-Kyst. Las Tres Marias Islands. Oplysning om Beliggenhed.**  
(N. t. M. Nr. 1795. London 1934.)  
*Las Tres Marias Islands* rapporteres at ligge 3 Sm E.-ligere og *Isabel Island*  $1\frac{3}{4}$  Sm SW.-ligere end angivet i Kortet.  
c.  $21^{\circ} 38'$  N.  $106^{\circ} 08'$  W.

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 2542. Marokko N.-Kyst. Cabo Quilates. Fyrs Plads.**  
(A. a. l. N. Nr. 42/1355. San Fernando 1934.)  
*Cabo Quilates* Fyr er beliggende paa  $35^{\circ} 16'$  ( $55''$ ) N.  $3^{\circ} 42'$  ( $43''$ ) W.
- 2543. Marokko. Tanger Bugt. Khandouri Shoal. Oplysning om Dybde.**  
(N. t. M. Nr. 1808. London 1934.)  
1. Dybden paa *Khandouri Shoal* paa c.  $35^{\circ} 47'$  N.  $5^{\circ} 46'$  W.,  $0,48$  Sm  $309^{\circ}$  fra Fort *Khandouri*, er  $5,5$  m (Klippe).  
2. Skæret med under  $1,8$  m Vand, der i Kortet er angivet at ligge tæt SW. for (1), findes ikke.



## XI. Bekendtgørelser m. m.

## 2547. Tyskland. Nauen. Tidssignal pr. Radio. Bølgelængde atter normal.

(N. f. S. Nr. 43/4204. Berlin 1934.)

Radiotidssignalet fra *Nauen* udsendes fra den 1. November d. A. Kl. 0055 igen paa normal Bølgelængde 16,55 kc/s (18130 m).

c. 52° 39' N. 12° 55' E.

(E. f. S. Nr. 35/2067 1934.)

## Tillæg.

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

## 2548. Danmark. Sundet. Vedbæk Fiskeri- og Lystbaadehavn. Nyt Fyr tændt.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 25/1421 1934 meddeles, at der paa det søndre Molehoved paa det røde, faste Fyrs tidligere Plads paa 55° 51' 01" N. 12° 34' 35" E. er tændt et hvidt, fast Fyr for at henlede Opmærksomheden paa selve Indsejlingens Beliggenhed.

(E. f. S. Nr. 25/1421 1934. Kort Nr. 312 og 210. Danske Lods. Side 258. Havnelods, Side 192. Fyr-Fort. Nr. 228 A.)

## 2549. (T). Danmark. Store-Bælt. Sprogø NE.-Pulle. Sømærke i Uorden.

Rød Spidstønde med 3 opadvendte Koste paa 55° 21' (43") N. 11° 00' (47") E., *Sprogø NE.-Pulle*, har mistet den midterste Kost. Sømærket vil snarest blive bragt i Orden.

## 2550. (T). Danmark. Store-Bælt. Sprogø S. (Gællegrund) Lystønde midlertidig slukket.

Lystønden *Sprogø S. (Gællegrund)* paa c. 55° 17',<sub>6</sub> N. 10° 58',<sub>6</sub> E. er for Tiden slukket. Lystønden vil blive tændt, saasnart Vejret tillader det.

## 2551. (P). Danmark. Store-Bælt. Knudshoved Anlægsmole. Taagesignal flyttes til Forsøg.

I Løbet af den nærmeste Tid vil Taagesignalet med Nautofon, En-Tone hver 30<sup>s</sup>, paa Anlægsmolens Yderende paa 55° 17' 36" N. 10° 51' 35" E. forsøgsvis blive flyttet til en Plads c. 80 m SW. for *Knudshoved* Vinkelfyr, der er beliggende paa 55° 17' 25" N. 10° 51' 21" E.Under Forsøget vil Klokkesignalet paa Hovedet af *Knudshoved* Anlægsmole træde i Virksomhed under usigtbare Vejrforhold.

(E. f. S. Nr. 35/2025 1934.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

## 2552. Danmark. Horns Rev Fyrskib. Radiofyr. Tider for Klartvejrudsendelser forandret.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 25/1435 1934 meddeles, at Ændringen af Klartvejrudsendelser fra *Horns Rev* Radiofyr (55° 33' (57") N. 7° 19' (45") E.) træder i Kraft den 2. November d. A. eller snarest derefter, saaledes at Radiofyrets Klartvejrudsendelser herefter vil finde Sted 2 Gange hver Time, begyndende ved det 26. og det 32. Minut.

(E. f. S. Nr. 25/1435 1934. Fyr-Fort. Side 233.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

## AKTIESELSKABET MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450 Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K



REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTEURER

### BUNKERKUL

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN



KONTRAHENTER FOR  
STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

Sinclair  
»OPALINE« og »UNEX«

Motorolier  
er Verdens bedste.



## SINCLAIR MARITIME OLIER

KONSISTENS-  
FEDT ETC. . . .

LEVERANDØR TIL  
U. S. A.'s FLAADE  
PAA FJERDE AAR

BRUG KUN  
»SINCLAIR«  
SMØREOLIER

### UNION PETROLEUM COMP.

SINCLAIR OILS

VODROFFSVEJ 26 - KØBENHAVN V.

TELEF.: CENTRAL 14,774 - 14,775

OMSTILLING TIL ALLE AFDELINGER

## FRIED. KRUPP

GERMANIAWERFT

AKTIENGESELLSCHAFT KIEL

### SKIBSBYGNING

FRAGT- & PASSAGERSKIBE AF  
ENHVER STØRRELSE OG TYPE

SPECIALITET:

TANKSKIBE OG  
LUKSUSYACHTS

EGNE DOKANLÆG  
FOR REPARATIONER  
OG OMBYGNING

### MASKINBYGNING

DIESELMOTORER - DAMPKEDLER  
TRYKLEJER

REPRÆSENTANT FOR DANMARK:

INGENIØR ALLAN THIERRY

TOLDBODVEJ 28 TEL. C. 10036 KØBENHAVN K.

- og *se* nu  
Carlsberg

"GAMLE"

eller

"HOF"

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

FREDERICIA

**CHR. JENSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon: 2256  
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«

**JULIUS MORTENSEN**

INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
LLOYD'S AGENT — BRITISH VICE-CONSULATE  
(GRUNDLAGT 1876)

**FREDERICIA**

TELEGR.-ADR.: "MORTENSEN" TELEF. NR.  
THE BOE CODE - SCOTT'S CODE 10th ED. 87 08 464

HOBRO

**RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.**  
(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)  
AALBORG

Telefon: 4120  
Statstelefon: 16

LLOYD'S AGENT

Telegram-Adr.:  
»Maritime«

**CHR. RØRHOLM**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**HOBRO**

TELEFON 413

TELEGR. "RØRHOLM, HOBRO"

KALUNDBORG

**JOHS. UTZON**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:  
»UTZON«

**JØRGEN SCHULTZ**

TLGR. ADR. Statsautoriseret Skibsmægler TLGR. ADR.  
SCHULTZ **KALUNDBORG** SCHULTZ  
Lloyds Agent

**Befragtning, Klarering, Assurance,  
Stevedoring og Spedition.**

TELEFON NO. 4. 801.  
— STEVEDOREKONTORET 825.

ASSENS

KOLDING

**ALFRED LARSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER  
ASSENS

TELGR.-ADR. „SHIPPING“ — STATS-TELF. 10. — TLF. 200.  
PRIVAT TELEFON: ASSENS NR. 480.

**A. GJØRDING**

**KOLDING**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN

BEFRAGTNING ·· KLARERING ·· SPEDITION ·· ASSURANCE

AGENT FOR DEN KØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING

TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

BANDHOLM

KORSØR

**ALFR. HOVMAND**  
SKIBSMÆGLER  
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

**P. JØRGENSEN & CO.**  
SKIBSMÆGLERFORRETNING

Grundlagt 1867

Indehaver: J. U. JEPSEN, statsautoriseret Skibsmægler

**KORSØR**

Telegram-Adresse: JØRGENSEN

Telefon: 6 (3 Linier)

The BOE Code

Statstelefon: 11

Efter Kontortid: 127

ESBJERG

MARIAGER

**C. BREINHOLT**  
SKIBSMÆGLER  
INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN  
ESBJERG

Britisk Vice-Consul — Lloyds Agent  
Telefon 57 & 1262 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.

**P. RUDBECK-LARSEN & MARIAGER**

INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN

*Edsvoren Skibsmægler*

Telf.: Cementcentralen Nr. 1 — Statstelf.: Mariager Nr. 6

Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“

Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

NAKSKOV

**J. LAURITZEN'S EFTF.**  
MÆGLERFORRETNING  
(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler).  
ESBJERG

Telegr.-Adr.  
»Lauritzens«

Telefon: 3  
» 822

**Casper Andréa's Eftflg.**

ved

**Halfdan Rasmussen**

edsv. Skibsmægler

**NAKSKOV**

Telegr.-Adr.: „Andrea“

Statstelefon Nr. 7  
Telefon Nr. 108, 408 & 618

FAABORG

NØRRESUNDBY

**P. A. NIELSEN**  
EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE  
FAABORG

Telegramadresse NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 509

**N. C. BACH**

EDSV. SKIBSMÆGLER

Etableret 1896

**NØRRESUNDBY**

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 45

TORS DAG 8. NOVEMBER 1934

41. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1934

Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleumsselskab A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegraf-selskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phønix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugsererselskaber.

## FRA UGE TIL UGE

Af Axel Gerfalk.

### SKIBSFARTSSITUATIONEN

Nu regner man igen med en Udsættelse af den for længst bebudede internationale Skibsfarts Konference i London. Som omtalt var den først berammet til Oktober, saa blev den udsat til November, derefter til December, og nu mener man, at den næppe vil finde Sted førend medio Januar.

Der er maaske ikke Grund til at se saa pessimistisk paa disse Udsættelser. Handelsminister Runciman er en klog Mand han har lært af den økonomiske Verdenskonferences Fiasko sidste Aar, at det nytter ikke at samles til Konference, hvis de konfererende Parter ikke i Forvejen er enige om Hovedtrækkene i de foreliggende Forslag. Et har de bestandige Udsættelser bevirket: **samtliche Skibsfartslande har anmeldt Delegerede til Konferencen.** I Betragtning af, at hverken Italien, Frankrig eller de Forenede Stater oprindelig vilde deltage, maa dette regnes som et godt foreløbig Resultat. Handelsminister Runciman har da ogsaa i en offentlig Tale udtalt, at nu »da vi har givet Udlandets Skibsfart noget af deres egen Medicin, er Skibsfartslandene blevet til at tale med — de sidder nu paa vores Trappesten«. Mr. Runciman er ikke helt berettiget til at anslaa denne Tone, da de nævnte store Skibsfartslande først har anmeldt Deltagelse efter at den oprindelige Dagsorden for Konferencen blev ændret og Kravet om Bortfald af Statsunderstøttelse strøget af denne. Hvad Danmark, Norge og Sverige angaar, er det jo disse Lande, der er direkte Aarsag til Konferencens Sammenkaldelse; som bekendt anmodede disse Landes Regeringer England om at foranstalte et saadant Møde.

Maaske allerede inden Mødets Afholdelse vil de nævnte Lande være de Skibsfartsnationer af nogen Betydning, hvis Redere ikke oppebærer Statsstøtte. Kravet om Statsstøtte til de engelske Trampredere bliver stærkere Dag for Dag, og med eller mod sin Vilje bliver Mr. Runciman sikkert nødsaget til at fordele de omtalte £2,000,000 i meget nær Fremtid. Ministeriets Embedsmænd forhandler i disse Dage med Embedsmænd fra Chamber of Shipping om Fordelingens Detailler. Men England er ikke det eneste Land, der officielt skifter Status. Baade Hollænderne og Belgierne har længe krævet Statsstøtte, og for Hollands Vedkommende er Sagen nu principielt i Orden; de belgiske Redere har endnu nogle Vanskeligheder at overvinde.

Den tyske Side af den internationale Skibsfartssituation er undergaaet en ejendommelig Udvikling i de sidste Maaneder. Den har kulmineret i Afskedigelsen af Max Oboussier, Hamburg-Amerika Liniens meget dygtige Generaldirektør. Det hedder ikke officielt Afskedigelse, men de Beslutninger, som Regeringen har taget i Forbindelse med Decentraliseringen af den tyske Skibsfart, har været i Modstrid med Oboussier's velkendte Opfattelse, saa han har antagelig følt, at han havde intet Valg, og han anmodede derfor om at gaa som ansvarlig Leder. Men Oboussier er ikke den eneste af Tysklands Skibsfartseksperters, der er

gledet ud af Ledelsen af Hamburg-Amerika Linien. Først gik Dr. Leisler Kiep, derefter Direktør Bøger og for et Par Uger siden Dr. Deters, alle fremragende Mænd. Norddeutscher Lloyds største Tab var sikkert, at Direktør Ernst Gläsel trak sig tilbage fra Ledelsen; nu er Hr. Adopf Staedtlaender ogsaa gaaet. Det er saa vidt Mening, at de skal erstattes af Ministerial-embedsmænd; men selv de dygtigste Folk fra Central-administrationen kan dog ikke klare de rent faglige Problemer. Ved Decentralisationen af de store Selskaber faar Hamburg Siid sin Flaade forøget med 200,000 Tons, hvoraf Størstedelen kommer fra Norddeutscher Lloyd. Bag ved denne Transaktion maa ligge Forhandlinger med de amerikanske Obligations-ejere, til hvem hele Norddeutscher Lloyds Flaade er panteheftet — sikkert en meget indviklet Situation.

## NEDSÆTTELSE AF KULPRISERNE I POLEN

I følge Meddelelser i Dagspressen har de polske Kulgruber, som er Medlemmer af den polske Kulkonvention, d. v. s. næsten alle polske Kulgruber, i Hen-

hold til et af Handelsministeriet udtalt Ønske besluttet sig til at nedsætte Kulprisen. Prisen for de grovere Sorter over 40 mm nedsættes med 12 pCt., for Mellemorter under 40 mm med 15 pCt., og for Smuld med 3 pCt. Disse Nedsættelser kommer til Anvendelse paa de Priser, der er fastsat i Handelsministeriets Forordning af 13. Marts f. A.

Samtidig har Trafikministeriet besluttet sig til at foretage en Nedsættelse af Transporttarifen for Kul af enhver Art i Forhold til Afstanden paa følgende Maade: for Stenkul fra 7—26.3 pCt., for Kulstøv fra 3.3—14.4 pCt. samt for Koks 5 pCt. Denne Tarifnedsættelse vil uafhængig af Nedsættelsen af Kulprisen betyde en yderligere Billiggørelse af Kullene.

Udover de ovennævnte Nedsættelser har de polske Kulgruber besluttet at indføre en 10 pCt.s Prisnedsættelse for de østlige Landsdele. For disse Landsdele har Jernbanerne ligeledes indført en særlig 10 pCt.s Tarifnedsættelse.

De nye Kulpriser og de nye Transporttarifer træder i Kraft den 1. November d. A., meddeler Gesandtskabet i Warszawa.

## SKIBSFARTEN PAA AUSTRALIEN

Af Georg L. Høst. Dansk Generalkonsul for Australien.

I følge den af det australske Forbunds statistiske Bureau udsendte Publikation »Transport and Communication for Years 1923-1933« viser den oversøiske Skibsfart paa Australien i Aaret, der endte den 30. Juni 1933, en Stigning i Sammenligning med det foregaaende Aar. Medens den samlede Ind og udgaaende Tonnage i 1931-32 beløb sig til 11,395,784 Tons var Tonnagen i 1932-33 ialt 11,841,640 Tons.

Siden 1929-30 har den ind- og udgaaende Tonnage været i stadig omend svag Stigning, som det fremgaar af nedenstaaende Tabel:

Netto-Tonnage indklarert				
Fra	1930	1931	1932	1933
United Kingdom..	1,622,285	1,402,618	1,537,081	1,875,097
New Zealand ....	624,760	557,652	524,485	559,243
Andre britiske Besiddelser .....	1,007,301	1,132,061	960,426	1,045,121
Fremmede Lande..	2,190,100	2,489,186	2,664,906	2,453,863
Ialt....	5,444,446	5,581,517	5,686,898	5,933,324

Netto-Tonnage udklarert				
Til	1930	1931	1932	1933
United Kingdom	1,803,829	1,900,896	2,206,401	1,971,159
New Zealand ..	588,227	488,927	451,827	553,650
Andre britiske Besiddelser ..	1,017,405	769,743	668,787	769,285
Fremmede Lande	2,090,220	2,509,107	2,381,871	2,614,222
Ialt....	5,499,681	5,668,673	5,708,886	5,908,316
Tilsammen....	10,544,127	11,250,190	11,395,784	11,841,640

Tonnagen for Aaret 1932-33 fordelte sig paa de forskellige Lande, som følger:

Indklarert i 1932-33				
Nationalitet	Med Ladning		Med Ladning og i Ballast	
	Antal Skibe	Net. Tonnage	Antal Skibe	Net. Tonnage
United Kingdom ....	143	1,077,752	356	1,875,097
Canada .....	70	312,089	70	312,089
Hongkong .....	13	34,006	16	40,163
Indien .....	22	92,303	25	100,229
New Zealand .....	163	448,684	210	559,243
Stillehavs-Øerne ....	116	279,127	131	287,000
Straits Settlements..	63	196,002	72	223,241
Sydafrikanske Union	2	6,418	11	38,919
Andre Britiske Lande	2	5,906	12	43,471
Ialt Britisk....	594	2,452,287	903	3,479,461
Europa .....	106	472,137	152	617,998
Japan .....	52	217,295	126	462,779
Holl. Ostindien....	73	288,779	84	305,746
Stillehavs-Øerne ....	47	105,834	75	133,639
Philippin-Øerne ....	—	—	3	11,646
Syd-Amerika .....	1	2,649	1	2,649
U.S.A. ....	131	646,059	132	658,147
Andre frem. Lande..	28	93,310	78	261,259
Ialt udenlandsk....	438	1,826,063	651	2,453,863
Tilsammen....	1,032	4,278,350	1,554	5,933,324

Uklarert i 1932—33

Nationalitet	Med Ladning		Med Ladning og i Ballast	
	Antal Skibe	Net. Tonnage	Antal Skibe	Net. Tonnage
United Kingdom....	382	1,959,375	385	1,971,159
Canada .....	38	201,141	39	203,926
Hongkong .....	21	48,708	21	48,708
Indien .....	15	58,321	17	64,703
New Zealand .....	174	460,037	196	553,650
Stillehavs-Øerne ....	91	188,073	112	242,479
Straits Settlements..	34	84,435	38	103,919
Sydafrikanske Union	2	6,100	2	6,100
Andre britiske Lande	33	99,450	33	99,450
Ialt Britisk....	790	3,105,640	843	3,294,094
Europa .....	103	439,640	103	439,640
Japan .....	144	521,944	144	521,944
Holl. Ostindien ....	48	201,572	126	469,743
Stillehavs-Øerne ....	64	83,833	71	102,619
Philippin-Øerne ....	7	22,056	10	32,762
Syd-Amerika .....	7	23,272	7	23,272
U.S.A. ....	56	341,522	87	485,248
Andre frem. Lande..	152	473,930	169	538,994
Ialt udenlandsk....	581	2,107,769	717	2,614,222
Tilsammen....	1,371	5,213,409	1,560	5,908,316

Følgende Netto-Tonnage indklareredes i de vigtigste australske Havne i 1932—33:

Sydney .....	9,360,116
Newcastle .....	3,506,472
Melbourne .....	6,775,744
Brisbane .....	3,637,774
Townsville .....	1,163,199
Adelaide .....	4,245,445
Fremantle .....	3,460,481
Hobart .....	896,116

Af Skibe indregistreret i Australien var der pr. 31. December 1933 ialt 2,232 med en Netto-Tonnage af 326,866 Tons. Heraf var de 740 Dampskibe af forskellig Art med en Netto-Tonnage af ialt 240,941 Tons.

Det vil af nedenstaaende Tabel ses, at Antallet af Skibe registreret i Australien fra 1928 er gaaet ikke ubetydeligt tilbage:

	Antal	Net Tonnage
1928 .....	2,410	384,622
1929 .....	2,395	370,186
1930 .....	2,386	377,384
1931 .....	2,346	354,174
1932 .....	2,243	332,828
1933 .....	2,232	326,866

## HAVNETRAFIKKEN PAA ROTTERDAM OG NIEUWE WATERWEG

I SEPTEMBER 1934.

Af Generalkonsul H. H. M. Borregaard.

Den samlede Skibsflåde paa de 3 store europæiske Fastlandshavne har i September 1934 været 254,836 Tons mindre end i den forudgaaende Maaned og 413,000 Tons større end i Fjor. Forskellen i Tusinde Registertons af ankomne Sæskibes Nettotonnage er for hver af Havnene, for September 1934, sammenlignet med:

	Sept. 1933	Jan./Sept. 1933
Nieuwe Waterweg .....	+ 161	+ 1593
Rotterdam .....	+ 197	+ 2069
Antwerpen .....	+ 129	+ 128
Hamborg .....	+ 123	+ 339

Rotterdams Andel i den samlede Skibstrafik paa Nieuwe Waterweg var 85.5 pCt. Forholdet mellem Skibstrafikken paa Antwerpen og paa Rotterdam var 49.99 til 50.01 mod 48.74 til 51.26 i Fjor. I Procent af ankomne Sæskibes Nettotonnage var hver Havns Andel i den samlede Skibstrafik:

	September		Jan./September	
	1934	1933	1934	1933
Nieuwe Waterweg ..	36.57	36.35	36.89	34.83
Rotterdam .....	31.25	29.71	31.51	27.99
Antwerpen .....	31.26	31.24	30.67	31.92
Hamborg .....	32.17	32.41	32.44	33.25

Af Tilførsler til Rotterdams Havn i de første 9 Maaneder af indeværende Aar, sammenlignet med samme Tidsrum i Fjor, nævnes:

	Jan./Septbr. 1934	Jan./Septbr. 1933
Kul .....	743,000 Tons	670,000 Tons
Erts .....	3,436,000 Tons	1,996,000 Tons
Andet tungt Masse-gods	519,000 Tons	418,000 Tons
Jordolie .....	655,000 Tons	556,000 Tons
Spiseolie og Tran ....	64,000 Tons	46,000 Tons
Korn .....	2,314,000 Tons	2,503,000 Tons
Korn .....	930,000 Sække	884,000 Sække
Oliefrø .....	115,000 Tons	105,000 Tons
Metalvarer .....	2,463,000 Kolli	2,236,000 Kolli
Stabel- og Kolonialvarer	3,364,000 Kolli	2,926,000 Kolli
Frugt .....	3,127,000 Kolli	3,256,000 Kolli
Andet Stykgods .....	3,961,000 Kolli	4,030,000 Kolli
Bananladninger .....	77 Baade	82 Baade

## ★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

København, den 6. Novbr. 1934.

Der er endnu ikke nogen som helst Forandring til det bedre, det være sig i de hjemlige Farvande eller i de oversøiske Markeder, men til Trods for den Stilsandsperiode, som Fragtmarkedet har været inde i i nogen Tid, er Raterne ikke blevet væsentlig reducerede. Aarsagen til, at Fragterne har kunnet holdes saa nogenlunde, maa vel førsts og fremmest søges i den Kendsgerning, at de er nede paa et Lavmaal, som vanskelig kan blive daarligere, men ogsaa i den bedre Fordeling af Tonnagen, saa et enkelt Marked ikke overfyldes. La Plata ser i Øjeblikket ud til at være lidt bedre, men kan vanskelig taale et forceret Udbud af Tonnage. — I Østen er Forholdene ikke saa gode, idet de fragtsøgende Baade langt overstiger det øjeblikkelige Behov. Hverken Nordstaterne eller Montreal er opmuntrende — tværtimod — og til Vestkystens Behov findes rigelig Tonnage. De europæiske Markeder er alle svage — selv Trælastmarkedet, hvor der dog med Rimelighed kunde ventes en Opgang nu paa Sæsonens Slutning, og Kulmarkedet til Middelhavet saa vel som indenfor Nordsøen er fortsat slet.

## TRÆLASTMARKEDET

ser ikke ud til at kunne blive bedre til Trods for Aars-tiden; i enkelte Tilfælde er der endog sluttet til endnu noget reducerede Rater, og for 600 Std. Trångsund/Portsmouth indikeres kun 27/- 28/-. Til 29/- skal Befragterne have refuseret Tonnage, saa urimeligt det end lyder, da 32/- 33/- maa forudsættes at være absolut Minimum.

Leningrad har intet særligt, og Raterne holdes paa et meget lavt Niveau, men det er rimeligt, at disse maa forhøjes, naar Isvanskelighederne sætter ind.

Canada har kunnet slutte enkelte prompte Baade paa særdeles rimelige Betingelser, og hele Markedet ligger svagere. For næste Aar udbydes Laster til omtrent de samme Rater, som har været gældende i Aar.

## KUL, KOKS etc.

Der gøres en Del til de samme stillestaaende Rater, saaledes:

1,500 t. Koks Glasgow/Aarhus 6/9. 650 t. Koks Tyne/Rønne 8/-. 1,030 t. Koks Østkysten/Helsingør 7/-. 1,300 t. Kul Østkysten/Køge 4/9. 1,700 t. Kul

Boness/Kolding 4/1½d. 3,400 t. Kul Forth/Tuborg 3/10½d.

Danzig/Gdynia-Dublin 3,600 t. 4/10½d 5/-, 22/2,800 t. 5/9 5/4½, Limerick 1,600 t. 7/6, 1,850 t. 6/10½d.

## MIDDELHAVET etc.

Udgaaende er endnu noget svagere — især for den store Tonnage. Fra Wales til Vest Italien er saaledes akcepteret 5/10½d for 9,000 Tonner, 6/- 8,000 Tonner og for øvrigt:

Wales/Gibraltor 7,200 t. 5/9, Haiffa 8,000 t. 6/-, Madeira 2,900 t. 7/4½. Dakar 2,900 t. 7/6, Forth/Barcelona 1,900 t. 10/-; Tyne/Gibraltor 6,000 t. 5/9, Porto Marghera 7,500 t. 7/7½d.

Det sparsomme Udvalg af Returlaster er heller ikke for godt. Kornforretningerne fra Donau/Sortehavet mangler fremdeles, og er uden Tvivl en direkte Aarsag til Middelhavsmerkernes Trøstesløshed. Frugt fra Spanien til U.K.Kont. indikerer omkring 18/- 18/9, Basis 100,000 cbf., Huelva/dansk Havn Kr. 8.10 2/3,000 t., Sicilien/Hull 8/- 4,000 t. Svovl Alexandria/London 10/3.

## NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Vestgaaende Laster offereres sparsomt. Forth/U.S.A. 6/6 3,000 t., Østkyst U.K./Halifax 6/9 7/- 3,000 t., Wales/Halifax 8/- 1,900 t., 7/6 2,800 t. Kainit Weser/2-3 Havne Nordstaterne \$3./3.10 3,500 t.

Montreal/Antwerpen indikerer 7 c., Middelhavet 11 c., men da der ikke er saa særlig mange ledige Baade, kan det tænkes, at Befragterne maa betale op for de resterende Ladninger. De nordamerikanske Markeder er ualmindelig daarligt repræsenteret, naar Skrabjern undtages. Cuba/London parcels 12/-, Liverpool 13/- Marseille 13/9. Timecharter Markedet har været ualmindelig aktivt for smaa og store Baade, og Raterne er i al Fald ikke svækkede.

Fra British Columbia fortsættes Befragtingen af store Baade paa Lumpsum Basis til Australien og Østen.

Vancouver/London er kommet ned i 12/6 for parcels, og til A/R'dam endog kun 10/- 10/6 for spot-prompt Lastning.

## SYD-AMERIKA

Der er igen sluttet nogle enkelte Kulladninger fra Wales og Østkysten til lower Plate Havne à 8/9 9/-,

og i det hjemgaaende Marked er Stillingen ogsaa slap, dog med »a slightly better feeling«.

#### Slutninger:

Rosario/Antwerpen 7,500 t. 15/3 Dec./Jan. 7,300 t. 14/6 Nov./Dec. Rosario p.p.U.K. 7,600 t. 16/- Jan./Febr. San Lorenzo/A-R'dam 8,200 t. 14/9 Novb. San Lorenzo p.p.U.K. 6,700 t. 15/6 Novb. San Lorenzo p.p.U.K. 6,400 t. 15/3 Dec./Jan. San Lorenzo/Antwerpen 7,500 t. 14/6 Novb. B. Blanca/Antwerpen 7,000 t. 12/6 spot. B. Blanca/Antwerpen 7,500 t. 13/6 Dec. Peru/U.K.Kont. 7,200 t. 19/-, Marseille 20/-, Novb.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Kuludførslen over Gdynias Havn i September Maaned 1934.

Ifølge en Indberetning fra Vicekonsulatet i Gdynia udførtes der i September Maaned 1934 over Gdynias Havn 454,595.7 T. Kul, deraf til Danmark 14,670 T. mod 458,294.7 t. Kul, deraf til Danmark 26,781 T. i August Maaned.

Udførslen var fordelt til de forskellige Lande som følger:—

	Tons
Algier .....	5,790
Belgien .....	35,616
Danmark .....	14,670
Finland .....	24,025
Frankrig .....	4,195
Norge .....	26,733
Sverige .....	124,100
Italien .....	92,656
Ægypten .....	18,213
Estland .....	4,385
Grækenland .....	20,351.7
Holland .....	13,660
Irland .....	54,976
Island .....	2,360
Tyskland .....	7,235
Jugoslavien .....	2,890
Britisk Afrika .....	2,740
	<hr/>
	454,595.7

### Skibstrafikken og Vareomsætningen over Gdynias Havn i September Maaned 1934.

Der indløb i Maanedens Løb 376 Skibe med 347,142 N.R.T. med 430 Skibe med 391,358 N.R.T. i August Maaned. Den danske Tonnage androg 45 Skibe med 29,201 N.R.T. En paafaldende Fremgang udviser den italienske Tonnage med 11 Skibe med 33,808 N.R.T. og den norske Tonnage med 44 Skibe med 39,788 N.R.T.

Tonnagen fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet:	Antal af Skibe	Tonnage
Polen .....	33	33,259
Danzig .....	3	2,350
England .....	18	27,891
Danmark .....	45	29,201
Estland .....	8	4,031
Finland .....	18	20,024
Frankrig .....	2	1,610
Grækenland .....	13	30,449
Holland .....	8	5,628
Letland .....	4	4,991
Tyskland .....	66	44,502
Norge .....	44	39,788
Amerika .....	6	18,961
Sverige .....	98	66,296
Ungarn .....	1	2,353
Italien .....	11	33,808

Den samlede Indførsel androg i September Maaned 84,789 T. mod 80,942 T. i August, den samlede Udførsel 552,515 T. mod 573,215 T. i August Maaned, den samlede Vareomsætning 637,304 T. mod 654,157 T. i August.

Af hovedsagelige Indførselsvarer skal nævnes ca. 1,100 T. frisk Frugt, ca. 3,567 T. Sild, ca. 12,600 T. Phosphat, ca. 7,800 T. Thomasmel, ca. 2,300 T. Huder, ca. 9,700 T. Hørfær, ca. 2,300 T. Erts, ca. 9,500 T. Pyrit, ca. 22,400 T. gammelt Jern, ca. 5,000 T. Bomuld.

Den hovedsagelige Udførsel bestod af ca. 4,400 T. Sukker, 1,521 T. Bacon, 152 T. Smør, 1,790 T. Æg, ca. 1,300 T. Oliekager, ca. 13,800 T. Brædder, ca. 473,700 T. Kul, (incl. Bunkers), ca. 25,600 T. Koks, ca. 6,500 T. Skinner, ca. 7,100 T. Metalvarer, ca. 3,300 T. Kalkkvælstof, ca. 1,500 T. Soda, ca. 1,400 T. Rør.

### ØSTEN

Syd-Australien/Europa 26/-, med Option kinesiske Havne 13/- optil 14/-, Vest Australien/Europa 25/- Sydney/Shanghai 7,700 t. 12/-, Whylla/Japan 9/6. Dalny/Norden 7,500 t. 24/9 Decb. Saigon/Frankrig 25/- Decb. Madras/p.p. 26/- 9,600 t.

### TIMECHARTER

Det vestindiske Marked har aftaget et betydeligt Antal Skibe for Rundrejse til faste Rater:

4,900 m.v. \$1.25, 5,500 t. \$1; 4,800/6,000 t. \$1.10. 6,200 t. 92 $\frac{1}{2}$  c. og 95 c., 7,300 t. 80 c. 8,100 t. 75 c. 7,400 m.v. 92 $\frac{1}{2}$  c.

### Polens Kuleksport i September Maaned

Gesandtskabet i Warszawa indberetter, at Tallene for de fra Polen i September Maaned d. A. eksporterede Kvanta Kul, saaledes som Eksporten fordeler sig paa de forskellige Lande:

	i 1000 Tons
Østrig .....	113
Ungarn .....	1
Czekoslovakiet .....	29
Sverige .....	156
Norge .....	28
Danmark .....	63
Island .....	2
Finland .....	36
Estland .....	6
Frankrig .....	79
Belgien .....	18
Holland .....	5
Irland .....	73
Schweiz .....	10
Italien .....	188
Jugoslavien .....	1
Rumænien .....	1
Grækenland .....	16
Algier .....	25
Den fjerne Orient .....	1
Ægypten .....	14
Bunkerkul .....	39
	<hr/>
	902
Danzig .....	34
	<hr/>
Ialt .....	936

### Anmeldelse af Skibsmandskabes Ejendele til de polske Toldmyndigheder

Vicekonsulatet i Gdynia meddeler, at der fra det polske Havneudvalg er tilstillet dette en Rundskrivelse Nr. 29, hvis tit tysk oversatte Indhold nedenstaaende hid sættes i Oversættelse:

Det forekommer hyppigt, at Skibsføreren ikke opgiver sine og Skibsmandskabets Ejendele — saasom Apparater, Radioartikler, Silke o. lign. — paa Fortegnelsen i Henhold til de af Toldmyndighederne fastlagte Forordninger. Det er derved forekommet, at der i de sidste Dage af Kontrolafdelingen er blevet beslaglagt enkelte Varer. Toldvæsenet meddeler, at det i Fremtiden vil gaa hensynsløst til Værks mod Skibsmandskabet, naar dette ikke efterkommer sin Forpligtelse til at opgive de paa Skibet værende Genstande, som maatte være i deres Besiddelse.

### Danmarks ældste Skib

»Dagens Nyheder« udnævner i Søndags den ved Kalundborg strandede Galease »Ellen« til Danmarks ældste Skib. Dette passer ikke. »Ellen« er ikke en Gang et af de ældste danske Skibe. Den blev bygget i Rønne 1861, og er en hel ung Baad sammenlignet med den 42 Tons Motorjagt »Trelholm«, der tidligere hed »Marie«, og som blev bygget i Troense i 1776. Jagten »Anna« er ogsaa meget ældre end »Ellen«; den blev bygget i Marstal i 1794 og hed tidligere »De fire Brødre«. »Hvalfisker«, som nu benyttes til Sømandshøjskole i Svendborg, holder sig stadig flydende, uagtet denne furede Grønlands-Brig blev bygget i Kalmar i 1801. Motorgaleasen »Alf«, tidligere »Caroline Marie«, blev bygget paa Amager i 1859; Motorskonnernten »Anna«, tidligere »Sirene«, i Nakskov 1852; Motorgaleasen »Edith«, tidligere »De tre Søskende«, i Nakskov 1852; Motorgaleasen »Elise« i Kappel i 1858; Motorjagten »Falken« i Marstal 1848 o. s. v. o. s. v. — Danmarks Skibsliste rummer mange flere Navne paa Skibe, som er ældre end Galeasen »Ellen«.

Det er forøvrigt ejendommeligt, at hver Gang et gammelt Skib strander udnævnes det automatisk af Dagspressen til Danmarks ældste Skib — det er saadan en belagende Overskrift!

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

FORTSAT PRA SIDE 504

SKIVE

SVENDBORG

**AAGE BERING**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**SKIVE**TELEFON:  
386 & 786TELEGRAM-ADR.  
"MÆGLEREN"**A. E. SØRENSEN**

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

**SVENDBORG**TELEGRAM-ADR.: SHIPPING  
THE BOE CODETELEFONER: 1151—955  
PRIVAT: 1551

SVENDBORG

VEJLE

**E. W. v. d. HUDE & SØN**

Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852

**SVENDBORG**STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE  
LLOYD'S AGENT TYSK KONSULAT

Telefoner: 25, 133, 262 og Stat 2. Telegr.-Adr.: »Hude«, Svendborg.

**F. H. Lauenborg Christensen**

(C. HOLMS EFTERF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

*Vejle*

TELEFONER: 11 OG 12

TELEGR.-ADR.: »ACTING«

**Eksamen i Oktober 1934 ved Københavns  
Navigationsskole.**

Til Styrmandseksamen var indstillet 30, hvoraf 27 bestod, til Skibsførereksamen var indstillet 19, som alle bestod og til Radioexpedientprøven 8, som alle bestod. Resultaterne var:

*Til Styrmandseksamen:*

Axel C. Clausen, Egersund, Karakter 99. Viggo S. Olsen, København, 87. Hardy C. Christiansen, Albæk, 147. Folke Damtoft, Vejen, 116. Frederik Efsen, Løjt, 115. Poul L. M. Iversen, Rudkøbing, 108. Alfred H. R. Jensen, København, 187 (Udm.). Ole H. M. Jørgensen, København, 112. Karl H. Kjeller, København, 141. Hans J. Møller, København, 142. Reinhard Nilsson, København, 128. Anker Onsberg, København, 128. Eigil Pedersen, Aalborg, 116. Robert Rasmussen, Hellerup, 116. Martinus Worm, Aalborg, 139. Carl J. Kofoed-Ibsen, Slagelse, 96. Carl N. Rasmussen, Rudkøbing, 111. Leo H. Andersen, Langaa, 124. Svend A. Hansen, København, 111. Valdemar E. F. K. Hoppe, Fredericia, 162. Holger C. Jensen, Kalundborg, 99. Poul M. Johnsen, Aarhus, 166. David L. Koch, Aarhus, 139. Erling Krarup, Aarhus, 155. Niels S. Madsen, København, 151. Kaj V. M. G. Poulsen, Ribe, 110. Jacob A. Thomsen, Færøerne, 170. For at bestaa kræves 87. Højeste Karakter 203.

*Til Skibsførereksamen:*

Svend A. Rasmussen, Frederiksberg, Karakter 109. Carl E. Skouenby, København, 108. Johannes Tønnesen, Finland, 96. Gudmundur Thordarson, Reykjavik, 92. Odd M. Jacobsen, Roskilde, 150 (Udm.). Hans C. Andersen, Esbjerg, 120. Knud H. Christensen, Nordrup, 137. Torben Damgaard, Fjerritslev, 140. Arne Z. Gjødrik-Andersen, Haarby, 125. Georg L. Hammer, København, 90. Vigand K. K. Hansen, København, 126. Svend Lohmann, København, 113. Svend C. J. Madsen, Frederiksberg, 111. Thor-kild M. Nielsen, København, 130. Zacho W. A. Pedersen, København, 151 (Udm.). Georg K. Poulsen, København, 98. Wenzel N. Tornøe, Brørup, 136. Erling R. Vierø, København, 131. For at bestaa kræves 84. Højeste Karakter er 168.

*Til Radioexpedientprøven:*

Styrmand T. A. Christensen, Lemvig, Certifikat 2. Kl. Styrmand S. A. A. Hansen, København, 2. Kl. og Telef. Styrmand K. N. J. Hansen, Taarbæk, 2. Kl. og Telef.

Styrmand B. E. E. Hersom, Horsens, 2. Kl. og Telef. Styrmand V. U. Lærkesen, Knudsker, 2. Kl. og Telef. Styrmand J. H. Pedersen, Glerup, 2. Kl. og Telef. Mekaniker L. W. Christiansen, Gentofte, 2. Kl. 1. Kl. Certifikat, Motormand P. Poulsen, Roskilde, indst. fra Svendborg.

Ved en Festlighed paa Skolen modtog Zacho W. A. Pedersen Admiral Richelieus Flidspræmie.

B. E. E. Hersom modtog Foreningen til Søfartens Præmie for det højeste samlede Pointstal til Styrmands-, Skibsfører- og Radioeksamen og S. A. A. Hansen Foreningen til Søfartens Fremmes Præmie for højeste Karakter til Radioeksamen.

16 Elever fik tildelt Skolens Frisvømmertifikat, og Skolens bedste Svømmer, Axel H. Nielsen modtog et af en Velynder af Skolen skænket Sølvbæger.

**Frihavnsdirektør Fugl-Meyer til Boston**

I Foraaret havde København Besøg af Mr. George P. Tilton fra Bostons Havnevesen. Mr. Tilton var meget begejstret for Københavns Havn og Frihavn, og Resultatet af hans Besøg er det, at Frihavnsdirektør Fugl-Meyer i nær Fremtid afrejser til Boston for at bistaa Havneledelsen der med Anlægget af en Frihavn.

**Den franske Handelsflaade: Oplægningerne**

Den oplagte Del af den franske Handelsflaade androg:

15. Januar 1934	886,840
1. Marts	867,469
1. April	835,977
1. Juni	797,150
15. Juli	717,497
1. Sept.	564,003

Den faldende Tendens er i god Overensstemmelse med de bedre Forhold paa Fragtmarkedet, indberetter den danske Gesandt i Paris. En særlig Interesse knyttede sig til Tallet pr. 1. September, fordi den i Indberetning Nr. 936 af 17. Juli d. A. omhandlede Lov om Subventionering af Skibsfarten med Henblik paa en Reducering af Oplægningerne traadte i Kraft den 13. August. Som det vil ses, viser Tallet pr. 1. September et ekstraordinært Fald i den oplagte Tonnage, hvilket tillægges Virkningerne af den nye Lov. Man skal tilbage til Begyndelsen af 1931 for at finde et tilsvarende lavt Tal for Oplægningerne. Maximum naaedes pr. 1. September 1932 med 0,092,889 Tons.

**POSITIONSLISTE PR. 6. NOVEMBER 1934**

A

s.s. A. P. Bernstoff, Ulv, Esbjerg-Antw.-Dunkirk Ruten.  
s.s. Aalborg, ank. Thorshavn 25.10.  
s.s. Aalborghus, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. Aarhus, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. Aarø, Larsen, ank. Nemours 5.11.  
m.t. Aase Mærsk, afg. San Francisco 24.10.  
s.s. Actio, Lorentzen, afg. Sønderborg 5.11..  
m.s. Afrika, Himmelstrup, afg. Genoa 4.11. til Port Said,  
s.s. Agnete Mærsk, afg. New York 16.10.  
s.s. Alabama, Karstensen, afg. Tyne 13.10.  
m.s. Alexandra, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
m.s. Alfa, Christensen, ank. Flensborg 4.11.  
s.s. Alfa, ank. Rouen 31.10.  
s.s. Algarve, Lund, afg. Antw. forv. 13.11. til Casablanca.  
m.s. Alsia, Heindorn, ank. Suez 3.11. hjg.

s.s. Allsund, Nielsen, ank. Philadelphia 2.11.  
s.s. Amalienborg, pass. Kbhvn. 3.11.  
m.s. Amerika, Knudsen, ank. Viktoria 6.11. udg.  
m.s. Anglo Mærsk, afg. Singapore 23.9.  
m.t. Anna Mærsk, afg. Yokohama 12.10.  
s.s. Anna, pass. Kbhvn. 31.10.  
m.s. Annam, Kragelund, ank. Liverpool 4.11. hjg.  
m.s. Argentina, Juu-Larsen, afg. Kbhvn. 7.11. til Aarhus.  
s.s. Arnold Mærsk, afg. Odense 25.10.  
m.s. Arizona, Sonne, afg. Odense forv. 6.11. til Svendborg.  
s.s. Askø, Kolster, ank. London 5.11.  
m.s. Asnæs, Ankensen, pass. Brunsbättel 6.11. p. R. l. Selby.  
m.s. Astoria, Nørregaard, pass. Dungeness 18.10.  
s.s. Astrid, Madsen, pass. Dover 4.11. p. R. l. Gdynia.  
m.s. Australien, Rasmussen, ank. Nakskov 31.10.



## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

6. 11. 34

LONDON.....	22,40	MADRID.....	61,60
NEWYORK.....	449,75	AMSTERDAM.....	304,55
BERLIN.....	180,40	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	29,75	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	105,20	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	146,55	PRAG.....	18,95
ROM.....	38,60	WARZAWA.....	85,40

## B

- s.s. *Beira*, Kjær, afg. Hamborg 10.11. til Kbhvn.  
s.s. *Bellona*, Hansen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
s.s. *Benedikt*, Ekholdt, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro-Nykøbing F. Ruten.  
m.t. *Bente Mærsk*, ank. Port Said 26.10.  
s.s. *Bergenhus*, Schmidt, afg. Trondheim 6.11. sydgaaende.  
s.s. *Betty Mærsk*, ank. Dublin 26.10.  
s.s. *Betty*, pass. St. Miguel 30.10.  
s.s. *Birgit*, Lisberg, ank. Port Talbot 6.11.  
s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Fort de France 26.10.  
s.s. *Bodil*, afg. Tunis 29.10.  
s.s. *Bogø*, Nielsen, afg. Gdynia 3.11. til Hull.  
m.s. *Boringia*, Væring, afg. Malacca 6.11. til Port Swettenham.  
m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. Bergen 3.11.  
s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Danzig 30.10.  
s.s. *Brasilien*, Aggerholm, afg. B. Aires 2.11. til Kbhvn.  
m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Montreal 31.10.  
s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Bordeaux 3.11.  
s.s. *Britta*, afg. Hamburg 30.10.  
s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Melilla forv. 7.11. til Nemours.  
s.s. *Brosund*, Hansen, ank. Cardenas (Cuba) 31.10.  
s.s. *Brynhild*, Hejde, ank. Garston 5.11.

## C

- m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, KKBhvn.-Aarhus Ruten.  
m.s. *California*, Andersen, afg. Bahia 3.11. til Kbhvn.  
s.s. *Carmen*, pass. Øland 30.10.  
m.t. *Caroline Mærsk*, afg. Continentet 15.10.  
m.s. *Caroline*, Jørgensen, ank. Wilhelmshafen 2.11.  
s.s. *Charkow*, Jørgensen, afg. Tanger 14.11. til Ceuta.  
m.s. *Chastine Mærsk*, afg. Santafe 23.10.  
m.s. *Chile*, Larsen, pass. Finisterre 4.11. p. R. t. Sydney.  
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Leixoes 24.10. til New York.  
s.s. *Christiansborg*, afg. Beaumont (Tex.) 21.10.  
s.s. *Cimbria*, Bencke, Kbhvn.-Randers Ruten.  
s.s. *Clara*, Holm, ank. Syracuse 4.11.  
m.s. *Columbia*, Barfoed, pass. Cape Good Hope 28.10.  
s.s. *Cornelia Mærsk*, afg. Umba 21.10.  
s.s. *Cyril*, Farup, ank. Bastia 3.11.

## D

- s.s. *Dagmar*, Nielsen, afg. Kbhvn. 10.11. til London.  
s.s. *Dagmar*, ank. Kotka 31.10.  
s.s. *Dana*, Bang, afg. Cardiff 30.10. til Sicilien, pass. Ceuta 4.11.  
s.s. *Delaware*, Christensen, afg. New OrL. 3.11. til Galveston.  
s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newc. forv. 6.4. til Kbhvn.  
m.s. *Danmark*, Hjernum, ank. Oslo 4.11.  
s.s. *Dorrit*, afg. Nysted 31.10.  
s.s. *Douro*, Hansen, afg. Memel 10.11. til Kbhvn.  
m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Reykjavik 4.11. til Kbhvn.  
s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## E

- s.s. *Ebba*, afg. Klaipeda 30.10.  
s.s. *Ebro*, Ørbech, afg. Lissabon forv. 9.11. til Gdynia.  
s.s. *Edith*, afg. Rouen 30.10.  
s.s. *Effie Mærsk*, afg. Archangel 15.10.  
s.s. *Egholm*, Nielsen, afg. Lissabon forv. 7.11. til Kbhvn.  
s.s. *Ellensborg*, ank. Grimsby 4.11.  
s.s. *Elie*, Larsen, afg. Huelva 31.10. til Fredericia, pass. Dover 6.11.  
s.s. *Elisabeth Mærsk*, pass. Skagen 27.10. syd.  
s.s. *Elsborg*, ank. Pomaron 3.11.  
s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Bergantin 23.10.  
m.t. *Emma Mærsk*, afg. Willemstad 11.10.  
s.s. *Emanuel*, Christensen, afg. Leningrad 1.11. til Papenburg.  
s.s. *Energi*, Jørgensen, ank. Leningrad 3.11.  
m.s. *England* (D.F.D.S.), Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *England*, Steengade, afg. Hartlepool 3.11.  
s.s. *Enigheden*, Kristoffersen, ank. Leningrad 4.11.  
m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Penang 6.11. til Port Swettenham.  
s.s. *Erinding*, Jørgensen, afg. Danzig 5.11. til Masnedssund.

- s.s. *Erna*, pass. St. Miguel 11.10.  
m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Ester*, pass. Drogden 31.10.  
s.s. *Esther Maria*, Liisberg, ank. Zaandam 4.11.  
s.s. *Estland*, Poulsen, ank. Høyanger 4.11.  
m.s. *Europa*, Dahl, afg. Hull 6.11. til Southampton.

## F

- s.s. *Falken*, Jønson, Kbhvn.-Nyborg-Rudkøbing-Svendborg Ruten.  
s.s. *Fanø*, Korff, ank. London 1.11.  
m.s. *Fanø*, ank. Skive 31.10.  
m.s. *Fionia*, Christensen, afg. Suez 6.11. til Colombo.  
s.s. *Flora*, Lassen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Flynderborg*, ank. Garston 3.11.  
m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, ank. Kbhvn. 3.11.  
s.s. *Fredeborg*, afg. Huelva 3.11.  
s.s. *Frederiksborg*, ank. Setubal 4.11.  
s.s. *Frode*, afg. Randers forv. 10.11. til Antw.

## G

- s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Antw. forv. 9.11. til Kbhvn.  
s.s. *Gautatyr*, Abrahamsen, afg. Saloniki 4.11. til Catania.  
s.s. *Georgia*, Jarltorp, afg. Tyne 29.10.  
s.s. *Gerda Toft*, ank. Antw. 4.11.  
s.s. *Gerda*, pass. Beachy Hd. 30.10.  
m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. Hongkong 25.10.  
s.s. *Gorm*, Bastholm, afg. Gdynia 3.11. til Harburg.  
s.s. *Grete*, pass. St. Miguel 22.10.  
s.s. *Grønland*, Meinertz, ank. Valencia 27.10.  
s.s. *Guðrun Mærsk*, ank. W. Hartlepool 22.10.  
s.s. *Gunvor Mærsk*, ank. Leningrad 25.10.  
s.s. *Gunver*, ank. Las Palmas 30.10.

## H

- s.s. *H. H. Petersen*, Jensen, ank. Kbhvn. 5.11.  
s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Bordeaux 2.11.  
s.s. *Halfdan*, Lise, afg. London forv. 6.11. til Kbhvn.  
s.s. *Halland*, Andersen, ank. Åhus 3.11.  
s.s. *Hans Mærsk*, afg. Archangel 23.10.  
s.s. *Harald*, Clemmensen, afg. Danzig forv. 13.11. til Preston.  
s.s. *Harriet*, pass. Gibraltar 31.10.  
s.s. *Hebe*, Lauritzen, Kbhvn.-Aalborg-Newcastle Ruten.  
s.s. *Helene*, afg. Gravesend 1.11.  
s.s. *Helga*, ank. Stubbekøbing 22.10.  
s.s. *Hertha Mærsk*, ank. Southampton 22.10.  
s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Kbhvn. forv. 5.11. til Aalborg.  
s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Danzig forv. 14.11. til Kbhvn.  
s.s. *Hroar*, Pape, afg. Kbhvn. 15.11. til Hull.  
s.s. *Hulda Mærsk*, pass. Hirtshals 30.10. vestg.

## I

- m.s. *India*, Kruse, afg. Los Angeles 3.11. til Panama Kanalen.  
m.s. *Indien*, Bronér, afg. Apia 3.11.  
s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Sfax 30.10. til La Pallice.  
s.s. *Inge Mærsk*, ank. Grangemouth 21.10.  
s.s. *Inger*, afg. Thames 30.10.  
s.s. *Irene Maria*, Ewers, ank. Aalborg 5.11.  
m.s. *Irland*, Petersen, afg. New York 27.10.  
s.s. *Island*, Lydersen, afg. Kbhvn. 25.10. til Reykjavik.  
s.s. *Ivar*, Clausen, ank. Montreal 3.11.

## J

- s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
s.s. *Jacob Mærsk*, afg. Haifa 26.10.  
s.s. *Jan*, Jacobsen, afg. Oran 2.11. til Messina.  
m.t. *Jane Mærsk*, afg. B. Aires 12.10.  
m.s. *Java*, Skjoldam, ank. Grays Harbour 5.11. udg.  
s.s. *Jenny*, ank. Vienna 30.10.  
s.s. *Jessie Mærsk*, afg. Vlaardingen 19.10.  
s.s. *Johanne*, afg. Thames 31.10.  
s.s. *Johannes Mærsk*, ank. Dublin 21.10.  
s.s. *Jolantha*, Thornung, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
s.s. *Jonna*, afg. Portland 7.10. til Fort de France.  
s.s. *Jutta*, afg. Rouen 31.10.  
m.s. *Jylland*, Sandberg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
s.s. *Jægersborg*, pass. Kbhvn. 5.11.

## K

- s.s. *Karen Toft*, afg. Swansea 2.11.  
s.s. *Karla*, afg. Livorno 31.10.  
s.s. *Kai*, Friis, ank. Waldileme 1.11.  
s.s. *Katholm*, Christensen, afg. Kbhvn. forv. 10.11. til Manchester.  
s.s. *Kentucky*, Hansen, ank. Trenton 3.11.  
s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Popovostrov 11.10.  
s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, afg. Randers 1.11.  
s.s. *Knud*, Jensen, afg. Kbhvn. 3.11. til Manchester.  
s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Veje Ruten.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, ank. Hamborg 5.11. udg.  
 s.s. *Laura Mærsk*, pass. Skagen 25.10. sydg.  
 s.s. *Laura*, ank. Quebec 21.10.  
 m.s. *Leice Mærsk*, ank. Seattle 26.10.  
 s.s. *Lexa Mærsk*, ank. Archangel 25.10.  
 s.s. *Lica Mærsk*, ank. Dublin 18.10.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, Timecharter U.S.A.  
 s.s. *Lilian*, afg. Sevilla 30.10.  
 s.s. *Lilleborg*, ank. Valencia 2.11  
 s.s. *Limfjorden*, Kristensen, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, ank. Bremen 1.11.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, ank. B. Aires 1.11.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Hjorth, afg. Kbhvn. 1.11. til Dunkirk.  
 s.s. *Maine*, Jensen, afg. Tyne 23.10.  
 s.s. *Maja*, pass. Skagen 31.10.  
 m.s. *Malaya*, Sørensen, afg. Singapore 4.11. til Manila.  
 s.s. *Manø*, Albertsen, afg. Valencia 2.11. til Casablanca.  
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Nice 31.10.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. London forv. 8.11. til Kbhvn.  
 m.t. *Marie Mærsk*, afg. Abadan 12.10.  
 s.s. *Maria Toft*, afg. Antw. 5.11.  
 s.s. *Marie*, pass. Gibraltar 24.10.  
 s.s. *Martin Carl*, Langlykke, ank. Acton Grange 1.11.  
 s.s. *Maryland*, Ankersen, ank. Rosario 1.11.  
 s.s. *Mathilde*, ank. Manchester 17.10.  
 m.s. *Meonia*, Frandsen, pass. Horns Rev 7.11. p. R. t. Aarhus.  
 s.s. *Minsk*, Petersen, afg. Marseilles 8.11. til Genua.  
 s.s. *Møen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. J. Ohlsen*, Lauritsen, afg. Leningrad 6.11. til Groningen.  
 s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Antw. 25.10.  
 s.s. *Najaden*, afg. Kotka 31.10.  
 s.s. *Nautic*, pass. Portland 28.10.  
 s.s. *Nelly*, afg. Kemi 29.10.  
 s.s. *Neptun*, afg. Cardiff 31.10.  
 s.s. *Nerma*, ank. Strømfors 30.10.  
 s.s. *Nevada*, Kolster, afg. B. Aires 10.10. til Kbhvn.  
 m.s. *Nicoline Mærsk*, ank. New York 23.10.  
 s.s. *Nidaros*, Henriksen, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 m.s. *Niel Mærsk*, ank. Baltimore 25.10.  
 s.s. *Ninna*, afg. Quebec 19.9. til Fort de France.  
 s.s. *Niobe*, pass. Portland 31.10.  
 m.s. *Nora Mærsk*, ank. Shanghai 25.10.  
 s.s. *Nordamerika*, opl.  
 m.s. *Nordbo*, afg. Port Campha 12.9. til Rouen.  
 s.s. *Nordborg*, ank. Sevilla 4.10.  
 s.s. *Norden*, ank. London 24.10.  
 m.s. *Nordfarer*, ank. Grangemouth 20.10. til Leith.  
 m.s. *Nordhavet*, Christobal, afg. 14.10. til Los Angeles.  
 m.s. *Nordhval*, ank. Jacksonville 20.10.  
 m.s. *Nordkap*, ank. Bilbao 25.10. til Valencia.  
 s.s. *Nordlys*, afg. Pisco 19.10.  
 m.s. *Nordpol*, rapp. ved Lands End 24.10. til Valencia.  
 s.s. *Nordsøen*, afg. Antwerp 28.10.  
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, ank. Rønne 30.10.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Falk, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Preston forv. 8.11. til Garston.  
 s.s. *Oluf Mærsk*, af. Archangel 21.10.  
 m.s. *Olympia*, Røder, afg. Lissabon 20.11.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 3.11. til River Plate.  
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Danzig 3.11.

## P

m.s. *Panama*, Juul Christensen, afg. Geelong 29.10. til Tsumuri.  
 t.s. *Parana*, Eggers, ank. San Pedro 4.11.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Leningrad 31.10.  
 m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Paula*, ank. Guayaquil 30.10.  
 s.s. *Peru*, Berg, afg. Dalny 5.11. til Shanghai.  
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. Savannah 15.10.  
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, ank. Aabenraa 6.11.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlso, afg. Leningrad 31.10.

## R

s.s. *Randi*, afg. Oran 31.10.  
 s.s. *Rhone*, Holst, afg. Leith forv. 6.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Rita*, Blom, afg. Hamborg 10.11. til Aalborg.  
 s.s. *Rita Mærsk*, afg. Kbhvn. 26.10.  
 s.s. *Robert Mærsk*, afg. Archangel.  
 s.s. *Rosenborg*, afg. Casablanca 30.10.  
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Newc. forv. 6.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Rømø*, Thomsen, ank. Kalundborg 1.11.

## S

s.s. *Saga*, Bergstedt, afg. Stettin forv. 8.11. til Kbhvn.  
 m.s. *Sally Mærsk*, pass. Dunnet Hd. 20.10. p. R. t. Montreal.  
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Riga 28.10.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Drammen 3.11.  
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Riga forv. 9.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Sejrø*, Huusum, ank. Rouen 1.11.  
 m.s. *Selandia*, Nielsen, ank. Shanghai 4.11. hjg.  
 m.s. *Siam*, Krarup, afg. Singapore 3.11. til Adén.  
 s.s. *Sigrun*, Pedersen, afg. Aarhus forv. 8.11. til Antw.  
 s.s. *Silkeborg*, pass. Skagen 5.11.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Bremen 1.11.  
 s.s. *Skjold*, Thomsen, afg. Dunkirk forv. 8.11. til Middelfart.  
 s.s. *Skodsborg*, ank. Kbhvn. 5.11.  
 s.s. *Sleipner*, Jepsen, ank. Thorshavn 3.11.  
 s.s. *Stesvig*, Egetoft, ank. Halifax N. S. 3.11.  
 s.s. *Sonja Mærsk*, afg. Alexandria 26.10.  
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Bremen 7.11.  
 s.s. *Stadion II*, ank. Oslo 4.11.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Baltimore 2.11. til Sagua.  
 s.s. *Stegelborg*, ank. Kalajoki 4.11.  
 s.s. *Stella*, ank. Balbao 26.10. til Colon.  
 s.s. *Stjerneborg*, ank. Cork 1.11.  
 s.s. *Stockholm*, Westergaard, afg. Preston 2.11.  
 s.s. *Susan Mærsk*, ank. Smyrna 18.10.  
 s.s. *Svanhild*, Kristoffersen, afg. New York 31.10. til Kbhvn.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Swansea forv. 6.11.  
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Antw. forv. 7.11.  
 s.s. *Søborg*, ank. Hull 29.10.  
 s.s. *Sønderjylland*, Willarsen, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.

## T

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Liverpool forv. 10.11. til Swansea.  
 m.s. *Tacoma*, Lorentzen, afg. Port Campha 27.11.  
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. London 2.11.  
 s.s. *Tempo*, Sørensen, ank. Danzig 6.11.  
 s.s. *Tennessee*, Arel, afg. Grangemouth 1.11. til Algier.  
 s.s. *Thyra*, Jans, afg. Leith forv. 13.11.  
 s.s. *Tjaldur*, Folkenberg, Esbjerg-Antw. Ruten.  
 m.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Tanger forv. 9.11. til Ceuta.  
 s.s. *Tongking*, Jørgensen, ank. Kbhvn. 20.10.  
 s.s. *Tovelil*, Vilsmark, afg. Dublin 6.11. til Cardiff.  
 s.s. *Trio Svane*, afg. London 3.11.  
 s.s. *Trondhjem*, Peronard, Stettin-Kbhvn.-Vestnorge Ruten.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Messina forv. 6.11. til Palermo.

## U

s.s. *Uffe*, Hav, afg. Kbhvn. forv. 10.11. til Antw.  
 s.s. *Ulla*, pass. Barry Isl. 27.10 p. R. t. Almeria.  
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Halifax 4.11.  
 s.s. *Uranienborg*, ank. Kemi 26.10.

## V

s.s. *Vendia*, Lund, afg. Methil 5.11.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Kiilsgaard, afg. Tyne 3.11.  
 s.s. *Vibeke Mærsk*, afg. Sarpsborg 26.10.  
 s.s. *Viborg*, ank. Jakobstad 4.11.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Gylhrs, afg. Tyne 31.10.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Bordeaux 4.11.

## Y

s.s. *Ydun*, Fjeldborg, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rosenhøj, Aarhus-Hamborg Ruten.

## Ø

s.s. *Ørneborg*, ank. Warrington 31.10.

## Positionsliste for Sejlskibe 6. 11. 34

3/m. Sk. *Albert*, Christoffersen, afg. Lisbon 28.10.  
 3/m. Sk. *Frida*, Rasmussen, ank. Burntisland 31.10.  
 3/m. Sk. *Nordstjernen*, Kristensen, ank. Norrsundet 2.11.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
**ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL**

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
**AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.**

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer

# DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/s

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION  
KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING  
AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28  
Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.  
Telegram-Adresse: PACAO



# SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 & 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents  
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.

## Toldbodens Motorfærge og Transportforretning

N. P. Winding (Forh. Skibsfører)  
anbefaler sig med

Større og mindre Motorbaade (Dag- og Nat- Tjeneste) til  
Transport-Proviant, Stores, Færgning samt Trosseføring.

Kontor Nordre Toldbod Privat-Telefon: Byen 3086,  
Telefon Central 13.717 Telgr.-Adr: Winding, Ndr. Toldbod

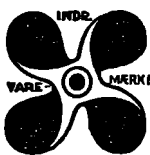


M·B·C·O·H·N

TOLDBODVEJ 22  
KØBENHAVN  
K.

TELEFON 1403  
TELEGRAM-ADR.:  
AMIANTE

GRUNDLAET 1848



Brug **Holzappel's**  
**International**  
**skibsfarver**

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16. Telefon 5601. København K.

Telefon  
Helrup  
1619

## HERSKIND & WULFF

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

Salg af

Nutidens bedste elektriske Kedelrensnings- & Rustbankningsmaskiner

Brug Kedelrensningsbriketten **RENZO**, er syrefri og renser  
ufejlbarlig. **Benyt** vore Specialolier: H. & W. Olie Nr. 1 til  
Indsmøring af Bundtanke, Kulkasser og Rendestene. — H. & W.  
Dæklak, hurtigtørrende til Paasmøring af Hoveddæk og Mellemdæk.

Telefon  
Kontor  
8712  
—  
Amaliegade  
41

**KAAS & SØRENSEN**  
INDEHAVER

Skibsklarering  
Kommission

## G. E. OLSEN

Bunkerkul  
Kul, Koks, Brænde  
Briketter

**HELSENGØR**  
Havnegade og  
nordre Havnearm  
Telf. 39 og 1139 · Privat 575

Benyt min „Pratt“ Benzintank vis à vis Posthuset

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

## “MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adr.: “Holmald”  
Amaliegade 38

Telefoner {Grimsby No. 6621  
{Immingham No. 31

Telegrams “SUTCLIFFE”

FILIALER:

## JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,  
Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

88, Mosley Street ... Manchester  
7, Chapel Street ... Liverpool  
Somerton Buildings,  
John Bright Street Birmingham  
229, Swan Arcade. Bradford  
“York House”,  
57, St. Mary Axe, London, E. C. 3  
King's Dock . . . . . Immingham

## A.B. Ostrobotnia Stevedore O.Y.

WASA

Medlemmer af  
THE ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Repræsentant i København: Jørgen A. Rasmussen

## VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM  
ANTWERP

Skibsredere, Skibsmæglere, Befragtningsagenter  
og Agenter for regelmæssige Linier

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Coder: Scotts, Watkins, Bentleys.

Tel.-Adr. EKLOEF, YXPILA

Alle Sjøfarts Coder.

## A/B D. EKLÖF & Co. O/Y

SKIBSMÆGLERE  
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION  
YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)  
og MOLLERSVIK & HIMANGO

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association  
og the Baltic & International Maritime Conference

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

## O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.

WASA (Finland)

Medlemmer af  
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

50. Aargang.

København 7. November 1934.

Nr. 45.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S. og E.-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelse for *danske* Punkters 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, og de der angaar Fyr, er angivet fra Sæn.*

## I. Østersøen.

2553. (T). Sverige S.-Kyst. Trälleborg. Signalfyr midlertidig slukket.

(U. f. s. Nr. 44/2967. Stockholm 1934.)

Det røde, faste Signalfyr paa den nederste Altan paa Fyret *Trälleborgs ränna* Nr. 2 paa c. 55° 21',<sub>4</sub> N. 13° 09',<sub>2</sub> E. er for Tiden slukket.

2554. (T). Sverige. Öland W.-Kyst. Byxelkroken. Sten afmærket.

(U. f. s. Nr. 44/2901. Stockholm 1934.)

En isoleret Sten med 3 m Vand er fundet paa 57° 19',<sub>73</sub> N. 17° 00',<sub>38</sub> E., c. 85 m SW. for Havnens Pierhoved. En Stage med Tværtræ er midlertidig udlagt c. 5 m N. for Stenen.

2555. Sverige. Bottniske Bugt. Söderhamnsleden. Uddybningsarbejder fuldført. Midlertidig Afmærkning inddraget.

(U. f. s. Nr. 44/2900. Stockholm 1934.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 25/1412 1934 meddeles, at de deri omtalte Uddybningsarbejder ved *Grundvik* Fyr Duc d'Albe paa c. 61° 18' N. 17° 08' E. er fuldført og den midlertidig udlagte Afmærkning inddraget.

(E. f. S. Nr. 25/1412 1934.)

2556. Finland. Finske Bugt. Boistö. Ljusaklacken Fyr. Lysvinkler forandret.

(U. f. s. Nr. 30/788. Helsingfors 1934.)

*Ljusaklacken* Fyr paa c. 60° 19' N. 26° 30' E. er forandret og lyser nu, som følger:

- |  |   |
|--|---|
| 1. Grønt i Pej. fra c. 61° til c. 73°. | 6. Rødt i Pej. fra c. 185° til c. 218°. |
| 2. Hvidt i — - c. 73° - c. 79°.        | 7. Grønt i — - c. 218° - c. 240°.       |
| 3. Rødt i — - c. 79° - c. 103°.        | 8. Hvidt i — - c. 240° - c. 245°.       |
| 4. Grønt i — - c. 103° - c. 175°.      | 9. Rødt i — - c. 245° - c. 259°.        |
| 5. Hvidt i — - c. 175° - c. 185°.      |   |

Iøvrigt uforandret.

2557. Letland. Riga Bugt. Daugavgriva Lystønde ved Losseplads inddraget for Vinteren.

(N. t. M. Nr. 6/20. Riga 1934.)

Den sorte Lystønde ved Lossepladsen paa c. 57° 05',<sub>5</sub> N. 24° 01',<sub>8</sub> E. er inddraget for Vinteren.

(E. f. S. Nr. 21/1211 1934.)

- 2558. Letland. Riga Bugt. Kalkasrags (Domesnæs) Fyr N. Lys- og Fløjtetønde udlagt.**  
(N. t. M. Nr. 6/21. Riga 1934.)  
En rød Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Blink hver 6<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 5,7<sup>s</sup>, er udlagt paa c. 57° 48',9 N. 22° 38',6 E., c. 0,8 Sm 26° fra *Kalkasrags* Fyr.  
(E. f. S. Nr. 39/2234 1934. Kort Nr. 268.)
- 2559. Letland. Irben Stræde. Mikelbāka (Michailovsk) Fyr tændt.**  
(N. t. M. Nr. 6/19. Riga 1934.)  
*Mikelbāka* Fyr, der viser hvidt og grønt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>, er atter tændt. Flam-  
mens Højde: c. 55 m. Fyret lyser, som følger:  
1. Grønt i Pejll. fra 85° til 101°. 2. Hvidt i Pejll. fra 101° til 240°.  
(E. f. S. Nr. 39/2235 1934. Kort Nr. 268.)

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

- 2560. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.**  
Ved Opmaalingen den 31. Oktober 1934 af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 6,0 m i E.-Siden af Renden, 6,5 m i Midten af Renden og 6,0 m i W.-Siden af Renden.  
c. 54° 51' N. 12° 13¼' E.  
(E. f. S. Nr. 40/2302 1934.)
- 2561. Danmark. Store-Bælt. Sprogø NE.-Pulle. Sømærke atter i Orden.**  
Den røde Spidstønde med 3 opadvendte Koste, *Sprogø NE.-Pulle*, paa 55° 21' (43") N. 11° 00' (47") E. er atter i Orden.  
(E. f. S. Nr. 44/2549 1934.)
- 2562. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Skaarupøre Sund. Telefonkabel fjernet.**  
Det tidligere tæt W. for Vejdæmningen over *Skaarupøre Sund* liggende Telefonkabel er fjernet.  
c. 55° 03',3 N. 10° 39',6 E.  
(Kort Nr. 237, 297 og 221. Danske Lods, Side 560.)  
(Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 2563. (P). Danmark. Kattegat. Anholt Knob Fyrskib. Radiofyr træder i Virksomhed.**  
Den 12. November d. A. eller snarest derefter vil Radiofyret *Anholt Knob* paa 56° 45' (58") N. 11° 51' (51") E. træde i Virksomhed, som følger:  
Radiofrekvens: 294,5 kc/s (1019 m). Tonefrekvens: 1269 c/s. Rækkevidde: 50 Sm.  
Signalet er:
- |   |                      |
|---|----------------------|
| a) Bogstaverne AKAK.....  | 9,75 <sup>s</sup> .  |
| b) Pause.....   | 1,25 <sup>s</sup> .  |
| c) 13 Streger, hver af 2,5 <sup>s</sup> Varighed, adskilt ved mellemliggende korte Pauser ..... | 38,50 <sup>s</sup> . |
| d) Pause.....   | 10,50 <sup>s</sup> . |
|   | <hr/>                |
|   | 1 <sup>m</sup> .     |
| Gentagelse af ovenstaaende Signal .....   | 1 <sup>m</sup> .     |
| Hele Udsendelsens Varighed .....  | 2 <sup>m</sup> .     |
| Pause .....   | 4 <sup>m</sup> .     |
| Periode .....   | 6 <sup>m</sup> .     |
- Udsendelsestider:  
Usigtbart Vejr: Hver 6<sup>m</sup>, begyndende ved det 0<sup>m</sup>, 6<sup>m</sup>, 12<sup>m</sup> o. s. v. af hver Time.  
Klart Vejr: 2 Gange hver Time, begyndende ved det 0<sup>m</sup> og 6<sup>m</sup>.  
(Følgeblad til E. f. S. Nr. 1—1934. Fyr-Port. Side 236.)

**2564. Danmark. Limfjorden. Nibe. Varpetønder udlagt.**

Ud for Anlægsbolværket ved *Nibe* Havn er udlagt 2 nye Varpetønder.

*Nibe* Havn: c.  $56^{\circ} 59',_2$  N.  $9^{\circ} 38',_1$  E.

(Kort Nr. 259. Havnelods, Side 135.)

**2565. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand. Dybde paa Puller.**

I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen*  $4,4$  m, i *Svaneholm* Fyrlinie:  $3,5$  m, i *Sælhundeholm Løb*:  $4,2$  m, i *Gaaseholm Løb*:  $2,2$  m, i *Svaneholm Løb*:  $1,5$  m og i *Kobberø Løb*:  $3,0$  m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn* Havn  $4,4$  m Dybde over *Havrevlen* og  $3,5$  m i *Svaneholm* Fyrlinie og  $4,2$  m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.

Uden for Fyrlinierne findes mere Vand, men det anbefales Skibe med et større Dybgaende end  $4,4$  m, der under de nuværende Dybdeforhold søger *Tyborøn* Havn, at benytte Lods.

Dybden paa nedennævnte Puller er nu, som følger:

a.  $56^{\circ} 43' (07'')$  N.  $8^{\circ} 13' (08'')$  E. —  $3,5$  m.

b.  $56^{\circ} 42' (58'')$  N.  $8^{\circ} 13' (23'')$  E. —  $2,8$  m.

c.  $56^{\circ} 42' (40'')$  N.  $8^{\circ} 14' (00'')$  E. —  $2,8$  m.

(E. f. S. Nr. 36/2086 og 41/2359 1934. Kort Nr. 259).

(Se Tillæg.)

**IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.****2566. Norge. Nord-Trøndelag. Vikten. Langsundet. Båe.**

(E. f. S. Nr. 10/973. Oslo 1934.)

En 2 m Båe rapporteres at ligge paa c.  $64^{\circ} 56',_4$  N.  $11^{\circ} 05',_2$  E., NE. for *Hunnese* i *Langsundet* c. 200 m E. for Båen i Havoverfladen.

**2567. (T). Norge. Sogn og Fjordane. Måløy Havn. Vrag.**

(E. f. S. Nr. 10/969. Oslo 1934.)

Vraget af Dampskibet *Boldwill*, der er farligt for Sejladsen, ligger sunket i c. 27 m Vand paa c.  $61^{\circ} 52',_2$  N.  $5^{\circ} 07',_7$  E. i *Måløy* Havn. Vraget ligger i Løbet mellem Dampskibskajen og *Trollebø* Fyr, c. 1000 m  $226^{\circ}$  fra sidstnævnte Fyr. Havnevæsenet har midlertidig stationeret en Motorbaad som Vagthold for Natten.

**2568. England. Stanford Channel. Grund.**

(N. t. M. Nr. 1842. London 1934.)

En Grund med  $7,9$  m Vand ligger paa c.  $52^{\circ} 28'$  N.  $1^{\circ} 48'$  E.,  $1,56$  Sm  $114^{\circ}$  fra det røde, faste Fyr paa *Lowestoft North Pier's* Forlængelse.

(Se Tillæg.)

**V. Kanalen, W.-Kyst af England, Skotland, Orkney Øerne og Shetlands Øerne, samt Irland.****2569. Frankrig. St. Malo Anduvning. Dybde paa Grund.**

(N. t. M. Nr. 1846. London 1934.)

Dybden  $7,8$  m, der i Kortet er angivet paa Grunden *La Catis* paa c.  $48^{\circ} 42'$  N.  $2^{\circ} 15'$  W., skal rettes til  $6,4$  m.

**VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.****2570. Island NW.-Kyst. Straumnes. Oplysning om Fyrbygning.**

(A. f. S. Nr. 9/19. Reykjavik 1934.)

Fyrbygningen til *Straumnes* Fyr paa c.  $66^{\circ} 26'$  N.  $23^{\circ} 08'$  W. bestaar af et hvidt, firkantet, spidst Taarn med sort Fyrlanterne.

(Islandske Lods, Side 109. Fyr-Port. Nr. 837.)

2571. **Island N.-Kyst. Melrakkaslétta. Raufarhöfn. Oplysning om Fyrbygning.**  
(A. f. s. Nr. 9/20. Reykjavik 1934.)  
Fyrbygningen til *Raufarhöfn* Fyr paa c. 66° 27' N. 16° 56' W. bestaar af et hvidt, firkantet Taarn med en rød Tværstribbe og sort Fyrlanterne.  
(Islandske Lods, Side 138. Fyr-Fort. Nr. 865.)
2572. **(T). Frankrig. Lorient. Radiopejlstation midlertidig lukket.**  
(A. a. N. Nr. 44/2121. Paris 1934.)  
*Lorient* Radiopejlstation paa c. 47° 44' N. 3° 22' W. er lukket indtil videre.
2573. **Kap Verds Øer. Saint Vincent (Sao Vicente). Passaro (Bird) Island. Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 1857. London 1934.)  
Det hvide, faste Fyr paa Toppen paa N.-Enden af *Passaro Island* paa c. 16° 55' N. 25° 01' W. er forandret til at vise rødt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10<sup>s</sup>. Flammens Højde: 86 m. Synsvidde: 14 Sm. Fyret er ubevogtet.  
(E. f. S. Nr. 37/2155 1934.)  
(Se Tillæg.)

### VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

2574. **(P). Forenede Stater i Nord-Amerika. Florida. Florida Reefs. Cosgrove Shoal. Fyr tændes.**  
(N. t. M. Nr. 42/2798. Washington 1934.)  
Omkring den 15. November d. A. tændes midt paa *Cosgrove Shoal* paa 24° 27' 27" N. 82° 11' 10" W., 16,9 Sm 271° fra *Sand Key* Fyr, et nyt Fyr, der skal vise hvidt Gruppe-Blink, Fire-Blink hver 12<sup>s</sup>, Blink 0,4<sup>s</sup>, Mørke 1,6<sup>s</sup>, Blink 0,4<sup>s</sup>, Mørke 1,6<sup>s</sup>, Blink 0,4<sup>s</sup>, Mørke 1,6<sup>s</sup>, Blink 0,4<sup>s</sup>, Mørke 5,6<sup>s</sup>. Flammens Højde: c. 15 m. Et rødt, pyramideformet Tremmeværkstaarn paa Pæle. Fyret bliver ubevogtet.
2575. **Tobago. Scarborough. Fyr forandret.**  
(N. t. M. Nr. 1854. London 1934.)  
Det hvide, faste Fyr paa *Fort George* paa c. 11° 10' N. 60° 44' W. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 30<sup>s</sup>. Synsvidde: 17 Sm. Fyret er ubevogtet.
2576. **Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Point Arguello Fyr flyttet og forandret.**  
(N. t. M. Nr. 42/2809. Washington 1934.)  
*Point Arguello* Fyr er flyttet 123 m i Retningen 76° og samtidig forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 1<sup>m</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 6<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 50<sup>s</sup>. Flammens Højde: c. 38 m.  
34° 34' (38") N. 120° 38' (54") W.  
(E. f. S. Nr. 39/2269 1934.)

### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2577. **(T). Spanien E.-Kyst. Torrevieja. Punta de la Cornuda Fyr midlertidig forandret.**  
(A. a. l. N. Nr. 43/1384. San Fernando 1934.)  
*Punta de la Cornuda* Fyr paa c. 37° 58' N. 0° 41' W. viser for Tiden hvidt Lys med En-Formørkelser hver 7,5<sup>s</sup>, Lys 6<sup>s</sup>, Mørke 1,5<sup>s</sup>.
2578. **Grækenland. Joniske Hav. Corfu. Kap Kephali. Skær.**  
(A. a. N. Nr. 53(25). Athen 1934.)  
Et Skær med 3,6 m Vand er fundet paa c. 39° 44',7 N. 19° 38',3 E., 0,35 Sm 280° fra Kap *Kephali* W.-Pynt.

## MAANEDSOVERSIGT

over endnu i Kraft værende midlertidige og foreløbige  
Efterretninger for Søfarende.

### I. Østersøen.

#### 1933

- 7/446 *Østersøen. Sandhammaren* Fyr SW. Vrag.  
34/2011 *Sverige S.-Kyst. Falsterbo* Fyr SE. Vrag afmærket.

#### 1934

- 2/77 *Tyskland. Kieler Fjord.* Advarsel.  
4/211 *Finland. Finske Bugt. Orregrund og Tiiskeri (Digskår)* Fyr. Advarsel.  
7/354 *Danmark. Fakse Bugt. Rødvig* Havn. Dybde aftaget.  
22/1235 *Rusland. Finske Bugt. Priemny* Fyrskib flyttet. Sejladsforskrifter.  
23/1306 *Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Bugt.* Forbudt Omraade.  
30/1729 } *Sverige. Ystad. Havnearbejder.* Midlertidig Fyrbelysning.  
35/2011 }  
33/1914 *Tyskland. Jershöft.* Undervandstaagesignal og Radiofyr oprettet og i Virksomhed til Prøve.  
33/1915 } *Tyskland. Femern S.-Kyst. Strukkamphuk* Fyr forandres. Fyr midlertidig formørket.  
37/2136 }  
37/2127 *Sverige. Stockholm Skærgaard. Almagrundet* Fyrskib. Radiofyr oprettes. Taagesignalering forandres.  
41/2334 *Sverige S.-Kyst. Indløbet til Trälleborg.* Afmærkning forandres.  
41/2352 *Tyskland. Kielerbugt. Gabelsflach* NE. Vrag afmærket.  
42/2404 *Tyskland. Pillau.* Fyr forandres.  
43/2497 *Danmark. Indløbet til Rødby* Havn. Opgrunding.  
43/2498 *Danmark. Rødsand Rende. Svajeplass. Rødsand N.* Fyrbaake flyttes. Fyr midlertidig slukket.

### II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

#### 1933

- 27/1687 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedsund* Jernbanebro W. Midlertidig Bro under Bygning. Bolværk spærret.

#### 1934

- 1/30 *Danmark. Sundet. København.* Signaler for Skydning fra Forterne.  
1/32 } *Danmark. Sundet. København. Inderhavnen. Knippelsbro.* Trafikbestemmelse. Lodstvang.  
27/1581 } Signaler.  
1/34 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre.* Skydning. Advarsel.  
1/35 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Mosede* Batteri. Signal for Skydning.  
1/36 *Danmark. Smaalandsfarvandet.* Signaler for Skydning fra *Borgsted* Batteri og *Masnede* Fort.  
1/38 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia.* Skydning.  
1/39 }  
23/1322 } *Danmark. Lille-Bælt. Snævringen.* Broarbejder. Advarsel.  
32/1875 }  
6/352 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia* SE. Undervandshindring.  
9/479 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb.* Oplysning om Dybde.  
14/711 } *Danmark. Smaalandsfarvandet. Storstrømmen.* Bro under Bygning. Midlertidig Gennemsejlingsaabning. Midlertidige Foranstaltninger.  
18/997 }  
18/995 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm. Sandhage N.* Tilsanding. Sømærke midlertidig flyttet.



## 1934

- 34/1956 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Bandholm* Havn. Havnefyrtidlig lukket.  
 37/2139 Sverige. *Sundet. Viken* Fyr forandres.  
 39/2237 Danmark. *Sundet. Kongedyb. Prøvesten* Fort. Uddybningsarbejder. Vragafmærkning kan ikke forventes i Orden.  
 41/2355 Tyskland. *Flensborg Fjord.* Fyrskibet *Flensburg* ombyttes midlertidigt.  
 44/2518 Danmark. *Sundet. Middelgrunds Fort.* Skydeøvelser. Advarsel.  
 44/2551 Danmark. *Store-Bælt. Knudshoved* Anlægsmole. Taagesignal flyttes til Forsøg.  
 45/2560 Danmark. *Smaalandsfarvandet. Grønsund.* Gravet Rende over *Tolkebarren.* Oplysning om Dybde.

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

## 1929

- 18/993 Danmark. *Kattegat. Fornæs* SE. t. S. Oplysning om Dybde.

## 1932

- 13/691 Danmark. *Limfjorden. Tyborøn Kanal.* Oplysning om Dybdeforhold.

## 1934

- 1/41 Danmark. *Kattegat. Isefjord. Lynæs* Batteri. Signal for Skydning.  
 1/43 Danmark. *Kattegat. Egense* S. Skydeplads.  
 17/901 Danmark. *Limfjorden. Hjarbæk* Havn. Indsejlingsrenden tilsandet.  
 20/1118 Danmark. *Limfjorden. Oddesund.* Bro under Bygning. Advarsel.  
 29/1689 Danmark. *Isefjord. Roskilde Fjord. Kronprins Frederiks* Bro. Fartbestemmelse.  
 41/2357 Danmark. *Kattegat. Øreflak.* Vrag „*Valborg*“ afmærket.  
 41/2356 Danmark. *Kattegat. Fyns Hoved* W. Vrag afmærket.  
 42/2412 Danmark. *Skagerrak. Hirtshals* Havn. Dækmole under Bygning. Nyt Fyr tændes.  
 45/2563 Danmark. *Kattegat. Anholt Knob* Fyrskib. Radiofyrtidlig træder i Virksomhed.  
 45/2565 } Danmark. *Limfjorden. Tyborøn Kanal.* Vandstand. Dybde paa Puller.

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

## 1934

- 6/332 Skotland. *Firth of Forth. Inchkeith* E. Lystønde med Taageknaldsignal udlagt til Forsøg.  
 19/1066 Norge. *Marstenen* Fyr. Lysevne forøges.  
 26/1521 Frankrig. *Dunkerque. Ruytingen* Fyrskib midlertidig ombyttet med Lys- og Fløjtetønde.  
 28/1652 *Doverstræde. Le Colbart.* Opmaalingsvagere midlertidig udlagt.  
 35/2039 England. *South Scroby* Tønde ombyttes midlertidig med en Lystønde.  
 35/2040 England. *Smith's Knoll* Klokketønde ombyttes midlertidig med en Lys- og Klokketønde.  
 36/2093 Frankrig. *Dunkerque* Anduvning. *Sandettié* Fyrskib midlertidig ombyttet.  
 39/2279 Danmark. *Hansholm. Hansholm* Havn. Fyr tændes.  
 41/2368 England. *Themsen* Anduvning. *Mouse* Fyrskib ombyttes midlertidigt.  
 44/2531 Belgien. *Wandelaar* Fyrskib. Undervandsklokke midlertidig ude af Virksomhed.  
 45/2604 Norge. *Korsfjorden. Marstenen* Fyr. Forandring af Radiofyrtidlig udsat.  
 45/2605 Norge. *Egersund. Egerø* Fyr forandres. Taagesignal træder i Virksomhed.

## Island og Færøerne.

## 1933

- 45/2593 Island S.-Kyst. *Vestmannaeyjar. Brædrabreki* Grund fundet.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

## 1933

- 9/598 Britiske Øer. Oplysninger om Stormvarselsstationer.

## 1934

- 1/55 Danmark. Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betyggelse.  
 1/56 Danmark. Forholdsregler og Signaler, som er foreskrevet i Forbindelse med Isbrydnings-tjenestens Udførelse i danske Farvande.  
 1/57 Danmark. Meteorologiske Observationer, Stormvarsler, Ismeldinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse CQ.  
 1/59 } Danmark. Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra danske Skibe.  
 2/111 }

- 1934  
1/60 *Danmark.* Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.  
1/61 *Danmark.* Stednavne rettes i de *danske* Søkort.  
1/62 *Danmark.* Dampskibsruiter for „Det Forenede Dampskibs-Selskab“s Passagerskibe over *N.-lige Atlanterhav.*  
1/63 *Island.* *Islandske Fyr.* Advarsel.  
2/115 *Britiske Øer og Nordsøen.* Almindelig Oplysning angaaende Miner.  
4/227 *Danmark.* Stormvarsler, Vejrmedinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri i de *danske* Farvande udsendt pr. Radiotelefon.  
16/860 *Britiske Øer.* Opmaalingsarbejder. Midlertidige Mærker udlægges. Advarsel.  
31/1848 *Danmark.* *Isefjord. Roskilde Fjord. Kronprins Frederiks Bro.* Midlertidig Lodstvang.  
39/2273 *Danmark.* *Smaalandsfarvandet.* Bekendtgørelse angaaende midlertidige Bestemmelser for Sejlads gennem den under Bygning værende Bro over *Storstrømmen.*
-

- 2579. Grækenland. Joniske Hav. Port Parga. Fyr forandret.**  
(A. a. N. Nr. 45(21)/1. Athen 1934.)  
*Port Parga* Fyr paa c. 39° 17' N. 20° 25' E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 1,4<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 1,0<sup>s</sup>. Synsvide: 10 Sm.
- 2580. Grækenland. Joniske Hav. Kopraina. Oplysning om Fyr.**  
(A. a. N. Nr. 45(21)/2. Athen 1934.)  
*Araklo Point* Fyr paa c. 39° 01' N. 21° 04' E. benævnes fremtidig *Kopraina* Fyr. Fyret lyser, som følger: Rødt i Pejlinger fra 10° gennem E. til 180°, iverigt hvidt.
- 2581. Grækenland. Hydra. Kap Zurba Fyr forandret.**  
(N. f. S. Nr. 44/4258. Berlin 1934.)  
*Kap Zurba* Fyr paa c. 37° 22' N. 23° 35' E. er forandret og viser nu hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 1,7<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 1,7<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 5,7<sup>s</sup>. Synsvide: 17 Sm. Iøvrigt uforandret.
- 2582. Grækenland. Ægæiske Hav. Paros. Port Paroekia. Paroekia Bank. Oplysning om Fyr.**  
(A. a. N. Nr. 45(21)/3. Athen 1934.)  
*Paroekia Bank* Fyr paa c. 37° 05' N. 25° 09' E. er formørket af Land N. for Pejling 110° og S. for 63°.
- 2583. Ægæiske Hav. Mytilene. Kap Agrilios (Zeitini). Fyr forandret.**  
(A. a. N. Nr. 52(24). Athen 1934.)  
*Kap Agrilios* Fyr paa c. 39° 01' N. 26° 37' E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 12<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 1,2<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 10,2<sup>s</sup>. Synsvide: 15 Sm. Iøvrigt uforandret.
- 2584. (P). Tyrkiet. Bosporus. Yéni-Keuy Lystønde forandres.**  
(A. a. N. Nr. 52/1. Istanbul 1934.)  
I Slutningen af November d. A. forandres *Yéni-Keuy* Lystønde paa c. 41° 07' N. 29° 05' E. uden nærmere Meddelelse til at vise grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 15<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 3,0<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 11<sup>s</sup>. Tønden males sort og forsynes med en kegleformet Topbetegnelse.
- 2585. (P). Tyrkiet. Bosporus. Oumour-Yéri Lystønde forandres.**  
(A. a. N. Nr. 52/2. Istanbul 1934.)  
I Slutningen af November d. A. vil Lystønden *Oumour-Yéri* paa c. 41° 09' N. 29° 04' E. uden nærmere Meddelelse blive malet rød og forsynet med en cylinderformet Topbetegnelse. Fyrkarakteren bliver uforandret.
- 2586. (P). Sorte Hav. Lilleasien N.-Kyst. Kérassunde Fyr forandres.**  
(A. a. N. Nr. 52/3. Istanbul 1934.)  
I Slutningen af November d. A. vil *Kérassunde* 2 hvide, faste Fyr, lodret for hinanden, paa c. 40° 56' N. 38° 24' E. uden nærmere Meddelelse blive forandret til 2 røde, faste Fyr, lodret for hinanden.
- 2587. (P). Sorte Hav. Lilleasien N.-Kyst. Inéboli Fyr forandres.**  
(A. a. N. Nr. 52/3. Istanbul 1934.)  
I Slutningen af November d. A. vil *Inéboli* 2 hvide, faste Fyr, lodret for hinanden, paa c. 41° 58' N. 33° 45' E., uden nærmere Meddelelse blive forandret til 2 røde, faste Fyr, lodret for hinanden.
- 2588. (P). Lilleasien W.-Kyst. Scalanova (Kusch Adasi) Fyr forandres.**  
(A. a. N. Nr. 52/3. Istanbul 1934.)  
I Slutningen af November d. A. vil *Scalanova* hvide, faste Fyr paa c. 37° 51' N. 27° 17' E. uden nærmere Meddelelse blive forandret til et rødt, fast Fyr.

**2589. (P). Lilleasien S.-Kyst. Marmarice Fyr forandres.**

(A. a. N. Nr. 52/3. Istanbul 1934.)

I Slutningen af November d. A. vil *Marmarice* 2 hvide, faste Fyr, lodret for hinanden, paa c.  $36^{\circ} 44'$  N.  $28^{\circ} 21'$  E. uden nærmere Meddelelse blive forandret til 2 røde, faste Fyr, lodret for hinanden.

**2590. Cypern. Kap Kiti. Grunde.**

(N. t. M. Nr. 1867. London 1934.)

Nedennævnte Grunde er fundet, som følger:

- |    |    |             |         |               |               |             |       |
|----|----|-------------|---------|---------------|---------------|-------------|-------|
| a. | En | 5,5 m Grund | 0,75 Sm | $164^{\circ}$ | fra Kap       | <i>Kiti</i> | Fyr.  |
| b. | -  | 5,5 m       | —       | 0,60 Sm       | $192^{\circ}$ | -           | — — — |
| c. | -  | 5,5 m       | —       | 0,83 Sm       | $170^{\circ}$ | -           | — — — |
| d. | -  | 6,7 m       | —       | 0,94 Sm       | $164^{\circ}$ | -           | — — — |
- Kap *Kiti* Fyr: c.  $34^{\circ} 49'$  N.  $33^{\circ} 37'$  E.

**IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.****2591. Persiske Bugt. Henjam Sound. Ras al Mashia. Fyr nedlagt.**

(N. t. M. Nr. 1763. London 1934.)

Det hvide, faste Fyr paa c.  $26^{\circ} 41'$  N.  $55^{\circ} 54'$  E., paa Telegrafstationen, er permanent nedlagt.

**2592. Afrika E.-Kyst. Mjumbi Island. Fyr tændt.**

(N. t. M. Nr. 1768. London 1934.)

Paa E.-Pynten af *Mjumbi Island* er paa  $11^{\circ} 48' 50''$  S.  $40^{\circ} 36' 52''$  E. tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 15<sup>s</sup>. Flammens Højde: 30 m. Synsvidde: 15 Sm. Et 24 m højt, hvidt, firkantet Tremmeværkstaarn.

**2593. Madagascar E.-Kyst. Port St. Mary. Lystønde udlagt.**

(N. t. M. Nr. 1757. London 1934.)

En sort Lystønde, der viser rødt, fast Lys, er udlagt paa c.  $17^{\circ} 00'$  S.  $49^{\circ} 54'$  E., 0,32 Sm  $348^{\circ}$  fra *Madame Island* Fyr.

**2594. Madagascar E.-Kyst. Port St. Mary. Lystønde inddraget.**

(N. t. M. Nr. 1832. London 1934.)

Lystønden paa c.  $17^{\circ} 00'$  S.  $49^{\circ} 54'$  E., c. 0,2 Sm  $310^{\circ}$  fra *Madame Island* Fyr, er inddraget.

**2595. Forindien W.-Kyst. Malabarkysten. Alleppey Red. Vrag fjernet.**

(N. t. M. Nr. 1833. London 1934.)

Vraget, der laa sunket paa c.  $9^{\circ} 28'$  N.  $76^{\circ} 18'$  E., c. 2,1 Sm  $222^{\circ}$  fra *Alleppey* Fyr, er fjernet.

(E. f. S. Nr. 42/2438 1934.)

**X. Asiens E.-Kyst med Japan.****2596. Sunda Øerne. Rhio Øhav. Rev.**

(B. a. Z. Nr. 248/2858. 's-Gravenhage 1934.)

Et Rev, som er tørt ved Lavvande, er fundet paa  $0^{\circ} 44' 02''$  N.  $104^{\circ} 41' 42''$  E., c. 375 m  $340^{\circ}$  fra det i E. f. S. Nr. 17/945 1934 nævnte Rev. 5 Meter Kurven paa Stedet ligger 150 m W.-ligere end angivet i Kortet.

(E. f. S. Nr. 17/945 1934.)

**2597. Korea E.-Kyst. Suyon (Suiei) Wan. Grund.**

(N. t. M. Nr. 1811. London 1934.)

En Klippegrund med 4,6 m Vand ligger paa  $35^{\circ} 08' 05''$  N.  $129^{\circ} 09' 15''$  E.

2598. Korea E.-Kyst. Uru Saki N. Undervandshindring findes ikke.  
(N. t. M. Nr. 1811. London 1934.)  
Undervandshindringen, der var rapporteret at ligge paa c. 35° 33' N. 129° 30' E.,  
findes ikke.

2599. Japan. Indlandshavet. Kyushu. Kurotsu Hana. Grund.  
(N. t. M. Nr. 1810. London 1934.)  
Et Skær med 4,6 m Vand ligger paa c. 33° 32' N. 131° 46' E., 4,25 Sm 17° fra *Aki Saki Fyr*.

### XI. Bekendtgørelser m. m.

2600. Danmark. International Signalbog 1931.  
„Tillæg Nr. 1 til International Signalbog 1931“ er udkommet og forhandles fra  
*G. E. C. Gads Forlag, København.*

### Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

- N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.
- Korta eller  
Bogs Nr
- England:*
- T Supplement No. 4 to Mediterranean Pilot, Vol. III.  
N 2804 Central America. — Gulf of Panama. — Archipelago de las Perlas.  
R 900 Celebes. — Tilamuta harbour to Tanjong Tuladenggi.  
R 499 West Indies. — Port Castries.  
R 1074 Bermuda. — Grassy bay and Ireland island.  
† 1795 West Indies. — Crawl cay. Shepherd harbour.  
† 2798 Plans in the Bay of Panama.  
T Supplement No. 5 to Channel Pilot, Part III.  
N 1421 Plans in Portuguese East Africa. — Barra and Porto do Chinde. — Rio Chinde.  
— Barra Infusse. — Baia de Sangage. — Barra and Porto de Moma. —  
Barra and Porto de Angoche. — Rio Moginkwale entrance. — Porto Pebane. —  
Rio Moebase entrance. — Rio Macuse entrance.
- N 961 Philippine Islands. — Basilan Strait.  
R 1707 Australia. — Westernport.  
R 1717 United States, West Coast. — Port Angeles.  
R 1799 Anchorages on the north coast of Panama.  
R 2830 Persian Gulf. — Jezirat Tunb to Ras Laffan.  
R 2911 China Sea. — Malampaya sound.  
R 3577 Borneo. — Sesajap and Bulungan rivers.  
R 124 Plans in the Netherlands.  
R 1605 England, River Thames entrance. — Edinburgh channels.  
R 1607 England, River Thames entrance. — North Foreland to the Nore.  
† 1421 Africa, East Coast. — River Chinde.
- Tyskland:*
- R D. 69 Ostsee, Westlicher Teil.

## Tillæg.

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

- 2601. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Knastegrund. Sømærke atter i Orden.**  
Den hvide Stage med 1 Halmvisk paa  $55^{\circ} 02'$  ( $57''$ ) N.  $10^{\circ} 13'$  ( $39''$ ) E., ved SW.-Siden af *Knastegrund*, er atter i Orden.  
(E. f. S. Nr. 43/2499 1934.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

- 2602. Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Havmolen Sømærke forsvundet.**  
Den hvide Stage med 2 Halmviske, *Havmolen*, paa  $56^{\circ} 43'$  ( $16''$ ) N.  $8^{\circ} 12'$  ( $41''$ ) E. er forsvundet. Et nyt Sømærke vil blive udlagt, saasnart Vejrforholdene tillader det.
- 2603. Norge. Skagerrak. Randøsumd. Mannevigodden Fyr forandret.**  
(B. f. F. Nr. 28. Oslo 1934.)  
*Mannevigodden Fyr* paa c.  $58^{\circ} 06',_5$  N.  $8^{\circ} 07',_3$  E. er forandret til at vise hvidt og rødt Lys med Gruppe-Formærkelser, To-Formærkelser.  
(E. f. S. Nr. 25/1433 1934. Kort Nr. 236.)

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 2604. Norge. Korsfjorden. Marstenen Fyr. Forandring af Radiofyr udsat.**  
(B. f. F. Nr. 28. Oslo 1934.)  
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 42/2417 1934 meddeles, at Forandringen af *Marstenen Radiofyr* paa c.  $60^{\circ} 07',_8$  N.  $5^{\circ} 01',_0$  E. tørst vil træde i Kraft omkring den 1. December d. A.  
(E. f. S. Nr. 42/2417 1934.)
- 2605. (P). Norge. Egersund. Egerø Fyr forandres. Taagesignal træder i Virksomhed.**  
(B. f. F. Nr. 28. Oslo 1934.)  
Den 10. November d. A. forandres *Egerø Fyr* paa c.  $58^{\circ} 25',_8$  N.  $5^{\circ} 52',_4$  E. til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver  $30^s$ . Fyrets Lysevne er betydelig forøget. Samtidig træder det nye Taagesignal med Diafon i Virksomhed. Et-Stød hver  $1^m$ , Stød  $3^s$ , Pause  $57^s$ .  
(E. f. S. Nr. 19/1068 1934. Kort Nr. 263.)

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 2606. Island N.-Kyst. Melrakkaslétta. Leirhöfn. Baaker opført.**  
(Meddelelse fra det islandske Fyrvæsen.)  
I *Leirhöfn* er der opført 2 nye Baaker i den S.-ligste Del af Vigen. Bagbaaken, der staar paa  $66^{\circ} 24'$  ( $21''$ ) N.  $16^{\circ} 31'$  ( $02''$ ) W., c. 200 m fra Søen, er en 5 m høj Pæl med rød Trekant med Spidsen nedad. Forbaaken, der staar 160 m længere nede, er en 4 m høj Pæl med rød Trekant med Spidsen opad. Baakerne er overet i Pejling c.  $166^{\circ}$ .  
Ved Indsejling til *Leirhöfn* skal man holde den hvide Bagvarde med rød Tværstriben og rød Diamant overet med den hvide Forvarde med lodret, rød Stribe og rød, cirkelrund Skive, indtil førnævnte Baaker er overet, hvorefter man i Baakelinien sejler ind i Havnen og ankrer efter Dybden.  
(Kort Nr. 212 og 270. Islandske Lods, Side 137, Tillæg Nr. 1, Side 11.)

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



Forsikrings-Aktieselskabet  
**"SKANDINAVIA"**

Stiftet 1899  
Aktiekapital 10 Millioner Krøner

50% TRANSPORTFORSIKRINGER  
samt  
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

KONGENS NYTORV 6 · KØBENHAVN K.  
Telefon 9316 Telgr. Adr. Reassurance

## Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:		Telegram-Adresse:
Nyborg	Henrik Basballe, Foreningens Formand.	Basballe.
Aarhus	L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore-Kompagni, Foren. Vice-Formand.	Labore.
København	Holger Jørgensen, Foreningens Kasserer.	Old stevedore. Mamdresch.
Aalborg	Stevedorekompagniet.	Dispatch.
Aarhus	Hassing & Drescher.	Lodsen.
Assens	Petersen & Jacobsen.	Stevedore.
Esbjerg	Ludvig Christensen,	
København	Københavns Stevedore Kompagni, Niels Juelsg. 8. (Søren Olsen)	„Klis“. Stevedoren.
Holbæk	S. I. Sørensen.	Stevedoring.
Horsens	Søren Andersen.	Omøe.
Kalundborg	L. Omøe.	Spedition.
Nyborg	Mammen & Drescher.	Simonsen.
Odense	Simonsen & Møller.	Wessberg og Christoffersen.
Randers	Wessberg & Christoffersen.	Stevedoring.
Vejle	Vejle Stevedoreforretning.	

Stevedoring Rater ifølge Overenskomst med  
Dansk Dampskibsrederiforening og The Baltic  
and International Maritime Conference.

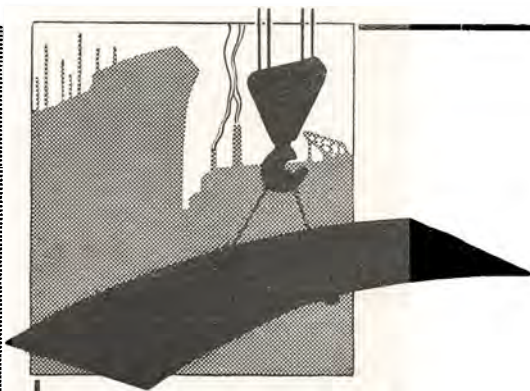
*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

## Owners' & Captains' Code

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by  
Nautical Publishing Co.  
33, Amaliegade, Copenhagen.



## Nybygninger Reparationer

Aktieselskabet

## Aalborg Maskin- og Skibsbyggeri

Telegr. Adr.: Yard.

Tlf. 4101, Statstlf. 9.

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3500 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » 1000 » »

**DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/s**

BEFRAGTNING, KLARERING &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

\*

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

**SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY**

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 &amp; 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents  
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.

**Jørgen A. Rasmussen, Copenhagen K.**

Telegrams: Jorgaras

33, Amaliegade

World-wide supplies of

Bunker Coals, Fuel &amp; Diesel Oil, Stevedoring, Towage, Docking &amp; Shiprepairs, Insurance, Ships' Supplies

**ARBEJDSGIVERE****OG FUNKTIONÆRER**er lige interesserede i Indførelsen af  
en betryggende forsikringsmæssig Pen-  
sionsordning for Personalet.

Indhent Oplysninger og Tilbud fra

**PENSIONSFORSIKRINGSANSTALTEN  
AKTIESELSKAB**

(Oprettet af danske Erhvervsorganisationer)

VESTRE BOULEVARD 30 · KØBENHAVN V · TLF.: C. 7809

**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER  
ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING  
OLJETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

**IVER C. WEILBACH & CO**  
SØLVER & SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744



Telegr.:

Compasweilbach

Specialforretning: Kompasser &amp; Nautiske Instrumenter

DAMPSKIBSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 &amp; 4248 - Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

**SEJL · FLAG  
OG PRESENNINGER****H. HALMØE**

CORT ADELERSGADE 8. KØBENHAVN

TELEFON: BYEN 6762 &amp; 4326

**RADIO-GAVER****BREV-GAVER**Enhver Gave-Ordre ekspederes  
samvittighedsfuldt og prompte

Forlang vore Tryksager hvis de ikke findes ombord

**GAVE-TELEGRAM A/s**

AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: GAVETELEGRAM · KØBENHAVN



# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 46

TORSDAG 15. NOVEMBER 1934

41. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1934

Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleumsselskab A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegraf-selskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phoenix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugsererselskaber.

## FRA UGE TIL UGE

Af Axel Gerfalk.

### ET KONGELIGT SKIB

I dag fremviser ved en Sejlur i Sundet Det Østasiatiske Kompagni sit nye, pragtfulde Motorskib »Jutlandia« for en Række interesserede, inden dette sætter ud paa sin Jomfru-Rejse med Deres Majestæter, Kong Christian og Dronning Alexandrine ombord. Det danske Kongepar har som bekendt modtaget Indbydelse til Hertugen af Kent og Prinsesse Marina's Bryllup i London, og det faldt Etatsraad H. N. Andersen naturligt at stille Kompagniets nyeste Skib til Majestæternes Disposition.

Det nye »Jutlandia« er i Sandhed et kongeligt Skib, som baade Det Østasiatiske Kompagni og Nakskov Skibsværft har Ære af. »Jutlandia« har en Dødvægt Kapacitet af 10,000 Tons, det er 425 Fod langt og dets Bredde er 61 Fod og med et Dybtgaaende af 25.2 Fod. Burmeister & Wain har leveret Motorerne, der udvikler 6,500 b.h.p. Skibets tekniske Udstyr er i enhver Henseende fuldkommen og Apteringen den nitideste man endnu har oplevet i dansk Skibsbygning. »Jutlandia« vil sikkert øge den Popularitet, som Selskabets Baade nyder overalt i Udlandet som Passagerskibe paa Østen. Der er Plads til 59 Passagerer, og hver Kahyt har et tilstødende Badeværelse.

### BROER OG SEJLADS

Havneingeniør Lassen i Kolding har i et Interview med Kolding Folkeblad udtalt, at allerede da Broprojektet for en halv Snes Aar siden blev taget op, anstillede man paa Grundlag af internationale Skibslister en yderst indgaaende Undersøgelse for netop at finde den rigtige Højde. Man havde oprindeligt tænkt at bygge Broerne i 42 Meters Højde, altsaa som Kieler-Broen, men Undersøgelserne fastslog, at 33 Meter er mere end nok. Selv de faa Fuldriggere, som endnu besejler Verdenshavene, vil kunne gaa under Lillebælts-Broen. De har nemlig alle aftagelige Mastetoppe! Lillebælts-Broens 33 Meter var og er, hvad man i Skibsfartskredse finder tilfredsstillende. Broen mellem Liverpool og Manchester er forøvrigt af samme Højde, hverken mere eller mindre, og jeg kan kun sige, at Lillebælts-Broen ikke vil lægge nogen Hindring i Vejen for Sejladsen paa Kolding og de andre Bælthavne.

Havneingeniøren har delvis Ret. Lillebælts-Broens Højde vil næppe volde Skibsfarten alvorlige Bekymringer. Men Broen vil paa anden Maade øge Skibsfartens Risiko. I haardt Vejr vil den blive vanskelig at passere, og dette gælder da navnlig for Sejlskibe, som jo i høj Grad har benyttet Lillebælt til Gennemsejling. Der vil sikkert ske mange Kollisioner med Broen — man maa nemlig ikke glemme den rivende Strøm, der altid løber i Lillebælt. Strømmen alene er en ubehagelig Faktor at overvinde, og i Forbindelse med haardt Vejr vil Gennemsejlingen frembyde et Problem for mange Skibe, som sagt særlig Sejlskibe.

Man faar et Begreb herom ved den sidste Tids Paa-

sejlinger af Jernbanebroen ved Aalborg. Ogsaa der løber nogen Strøm, dog ikke paa nær at sammenligne med de rivende Vande i Lillebælt. Sidst var det to svenske Motorskonnerter, der paa samme Dag blev skamferet paa Broen, og Fagfolk er ganske klar over, at disse Uheld ikke bliver de sidste ved Limfjordsbroen. Paa Baggrund heraf er det sikkert for tidligt at komme med en generel Udtalelse om, at den i meget vanskeligere Farvand beliggende Lillebæltbro ikke vil lægge nogen Hindring i Vejen paa Sejladsen paa Kolding og andre Bælthavne.

## MAN MINDES KRIGENS OFRE



Kaptajn Mikkelsen, Dansk Dampskibsrederiforenings Sekretær, nedlægger Blomster ved det af Rederiforeningen rejste Monument paa Langelinie til Ære for danske Sømand, der døde som neutrale Ofre for den brutale Krigsførsel.

## KONFERENCEN OG SUBSIDIER

Mr. Walter Runciman, Englands Handelsminister, har mange Vanskeligheder at kæmpe imod for at sikre den kommende Internationale 'Skibsfartskonference' i London Mulighed for at gennemføre en virkelig Rationaliseringsplan.

De største Vanskeligheder, han maa overvinde, skaffer de engelske Redere ham paa Halsen. Udlandet har Handelsministeren stillet nogenlunde tilfreds. Samtlige Søfartsnationer bliver repræsenteret ved Konferencen, og dette er opnaaet ved, at man fra officiel Side, ogsaa fra Chamber of Shippings Side, er gaaet ind paa ikke at gøre Spørgsmaalet om Statsstøttens Afskaffelse til det springende Punkt paa Konferencens Dagsorden, hvad der oprindeligt var Meningen.

Men nu kommer baade enkelte Storredere og selve Liverpool Sammenslutningen og kræver, at Spørgsmaalet om Subsidier ikke maa forflygtiges i den Grad, at man over Hovedet ikke kan tale om Rationalise-

ring, hvis Subsidie-Spørgsmaalet ikke ordnes. Selvfølgelig ved disse fortræffelige Storredere udmærket godt, at en Rationaliserings-Plan som Tvangsoplægning af overflødig Tonnage vil fremskaffe de højere Fragtsatser, som er nødvendige, hvis den private Skibsfart ikke skal slide sig selv ihjel i meningsløse Fragtkrige. Ikke desto mindre foretrækker de den øjeblikkelige Gevinst i Form af engelske Subsidier — for de ved lige saa godt som Mr. Runciman, at har man først begyndt at yde en Fraktion af de engelske Redere Statsstøtte, kan man ikke sige nej til en anden.

Der er imidlertid næppe Tvivl om, at Majoriteten af Englands Redere ønsker en international Overenskomst. Og i denne Aand skriver den her i Landet meget ansete shipping man, Cecil F. Brightman i *The Times*. Han protesterer imod Liverpool-Sammenslutningens Insistering paa at drøfte Statsstøtte paa Konferencen. Dette Krav, siger han, kan kun vække Skuffelse hos dem, der haaber paa, at de Delegerede til Konferencen møder i Ønsket om »at løfte i Flok«.

### Danske Navigatorers Bibliotek

Danske Navigatorers Bibliotek, der traadte i Virksomhed den 12. Juli 1919, raader nu over en Bogsamling paa 8877 Bind. Grundet paa Statens Inddragning af Tilskudet har Biblioteket ikke kunnet afse det sædvanlige Beløb til Bogkøb, og Bogsamlingen er derfor i Aarets Løb kun forøget med 98 Bind, hedder det i Aarsberetningen for 1933—1934. Udlaanet har udgjort 9,604 Bind mod 11,085 i Fjor, heri ikke medregnet den betydelige Udveksling af Bøger, der finder Sted mellem Skibene i fremmede Havne samt navnlig ved Filialerne i Esbjerg og Korsør. Af Udlaanet var 800 Bind Faglitteratur, omfattende Rejsebeskrivelser, Navigation, Sømandsskab, Skibsbygning, Meteorolog og Radiotelegrafi m. m.

Det er første Gang der er Nedgang i Udlaanet, og det skyldes, at Biblioteket saa godt som har været afskaaret fra at forøge Bogbestanden, da det har miset Tilskud fra Staten, som dog stadig finder Anledning til at støtte Biblioteker i Land. Forhaabentlig vil denne Tilstand dog ikke vare ved, men Navigatorernes Bibliotek atter faa sin Del af det Statstilskud, som de offentlige Biblioteker i Land modtager.

Der var i September d. A. 4,281 Bind ude mellem Navigatorerne og ved Filialerne i Svendborg, Esbjerg, Marstal, Korsør, Helsingør, New York og Buenos Aires.

Bibliotekets Hovedsæde er i København, hvor Bibliotekaren, fhv. Skibsfører F. C. Carstens leder den daglige Drift under Formandens Tilsyn, medens i Korsør Havnemester Hjorth Jensen, i Helsingør Havnemester M. Andersen, i Marstal Navigationslærer C. G. Ryager, i Esbjerg Forvalter i D.F.D.S. N. H. Thygesen, bistaet af Styrmand Thorshøj, i New York Superintendenten ved Skandinavien Amerika Liniens Dok og i Buenos Aires Hr. Carlos O. Cronfelt venligst har paataget sig Udlaanet.

Bogsamlingen er forsikret i Forsikringsselskabet »National« for 20,000 Kroner.

Bibliotekets Bestyrelse bestod i det forløbne Aar af Skibsførerne Sv. Prip og V. Thorsen for Københavns Skipperforening, Skibsførerne H. P. Hagelberg og Medlem af Navigations-Eksamenskommissionen C. G. Izard samt som Suppleant Skibsfører H. Neergaard for den almindelige danske Skibsføererforening og Styrmandene H. Berchholt, H. S. Hammer, E. A. Bang og H. J. Christiansen for dansk Styrmandsforening. Formand i Bestyrelsen samt Kasserer er Navigations-skolebestyrer Th. P. Funder og Næstformand er H. J. Christiansen.

Medlem af Bestyrelsen, Skibiinspektør V. Thorsen er i Aarets Løb afgaaet ved Døden. Siden 1924 har Hr. Thorsen været Medlem af Bestyrelsen, og han har stede omfattet Biblioteket med varm Interesse. Hans Død betyder derfor et stort Savn for Biblioteket.

Biblioteket har i Aarets Løb modtaget Støtte fra Foreningen til Søfartens Fremme, Dansk Dampskibsrederiforening, Skrikes Stiftelse og De Nautiske Foreninger.

# SØFARTSRAADET OG KNIPPESBRO

Søfartsraadet har tilstillet Ministeriet for Søfart og Fiskeri følgende Skrivelse:

Gennem Meddelelser i Dagspressen er Søfartsraadets Opmærksomhed blevet henledt paa de forskellige Planer, der er fremkommet til Bygning af den nye Knippelsbro. Uden at kende disse Planer i Detailler kan Søfartsraadet selvfølgelig ikke tage Stilling til, hvilken Plan der fra et søfartsmæssigt Standpunkt maa betragtes som den fordelagtigste, **men da man har lagt Mærke til, at en af de fremsatte Planer uden større Bekostning muliggør at skabe en Gennemsejlingsbredde i Broen paa 44 Meter eller 9 Meter mere end oprindelig projekteret, vil man ikke undlade herved at henlede Opmærksomheden paa, at det for Skibsfarten er af overordentlig stor Betydning, at Broens Gennemsejlingsaabning bliver saa stor som mulig.** Jo større denne Aabning nemlig bliver, desto hurtigere og samtidig sikrere vil navnlig større Skibe, hvis Manøvreedygtighed forøges betydelig med Hastigheden, kunne passere det paagældende Farvand, der hidtil har været meget vanskeligt at passere og givet

Anledning til hyppige og kostbare Kollisioner. At en stor Gennemsejlingsbredde samtidig vil være til Fordel for Trafiken over Broen, derved at dennes Oplukningstid bliver væsentlig kortere, bør formentlig ogsaa tages i Betragtning i denne Forbindelse.

Endelig er der et Moment, som heller ikke bør overses, nemlig det, at den midlertidige Langebro paa et eller andet Tidspunkt skal afløses af en permanent Bro eller en Tunnel, og saafremt man nu ikke benytter Lejligheden til at skabe de bedst mulige Gennemsejlingsforhold ved Knippelsbro, er der Fare for, at Langebro-Spørgsmaalet vil blive præjudiceret.

Idet Søfartsraadet gaar ud fra, at det høje Ministerium vil kunne tiltræde de heranførte Synspunkter, tillader man sig at henstille, at Ministeriet snarest muligt gør rette Vedkommende bekendt med disse.

**Løvrigt vil Søfartsraadet ikke undlade at benytte Lejligheden til at paapege, at det efter Raadets Formening vilde være den bedste Løsning af Problemerne om baade Knippelsbro og Langebro blev afløst af Tunneller.**

## ★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

København, den 13. November 1934.

I flere af de oversøiske Markeder — specielt La Plata — ser det nu lidt bedre ud. Efterspørgslen er i al Fald stigende, og der kan noteres en minimal Fremgang i Raterne — baade for prompt og senere Lastning. Østen er derimod ikke tilfredsstillende for Tiden, men ogsaa her lader der til at være mere Bevægelse, og Forholdet mellem Udbud og Efterspørgsel kan forhaabentlig hurtig udlignes. Montreal og de nord-amerikanske Markeder hyder ikke paa mange Muligheder, og hverken Donau eller Sortehavet er repræsenteret for Øjeblikket. Det ud- og hjemgaende Middelhav samt Kulmarkedet paa de nære Farvande er stadig meget smaa bevendt, omend der er et lille Tilløb til Opgang i Raterne, og med Kulden kommer der vel ogsaa mere Efterspørgsel.

### TRÆLASTMARKEDET

Sæsonen ebber ud uden Antydning af Hausse — med Slutninger som bl. a.:

500 Std. Hernøsand & Sundsvall/Le Legue 38/-; 330 Std. Frederikshavn/Southampton dock 37/6; 620 Std. Koivisto/London 28/-; 720 Std. Walkom/London 27/6; 400 Std. Trångsund/Gijon & Pasages 50/-; 1000 Std. Sundsvall & Hernøsand/Garston/Calais 34/-; 900 Std. Kemi 39/-. Det er sandsynligt, at et større Kvantum Trævarer maa ligge over til næste Aar, da Parterne ikke kan blive enige om Priserne, men det er ingen Skade til og vil kun betyde en Gevinst for næste Sæson.

Leningrad: indstiller antagelig Afskibningen noget tidligere i Aar end sædvanligt, hvilket ogsaa vil kunne faa Indflydelse paa f.o.w. For prompt Lastning rapporteres sluttet: 600 Std. Bremen 34/- ppt og 35/3650 Std. Dec., 1250 Fv. Rotterdam 32/9.

Canada: 1000 Std. Halifax/W.B.E.I. 50/- December.

### KUL, KOKS etc.

En vis Mangel paa Tonnage har fæstnet Markedet noget, men de sidst rapporterede Slutninger viser endnu ingen Fremgang i Raterne. Boness/Aarhus 2500 T. 4/3, Tyne/København 2000 T. Koks 5/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> à 6/-, Aabenraa 1400 T. Kul 4/6, Aalborg 1100 T. 4/9, Tuborg 2800 T. 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d., Horsens 2900 T. 4/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Helsingfors 2400 T. 4/-, 6000 T. 3/9, Gefle 5000 T.

4/-, Riga 2200 T. 4/9; Goole/Nakskov 1700 T. 4/9. Vestkyst U.K./Kolding 15/2000 T. Koks ca. 6/9. Fra Danzig/Gdynia noteres ret uforandrede Rater i alle Retninger.

### MIDDELHAVET etc.

Ogsaa i dette Marked er der Tegn til udvidet Efterspørgsel og fastere Rater, idet Byttehandelen mellem England og Frankrig — Kul for Props — stimulerer Markedet. Østkyst U.K./Algiers 7/3, Vestitalien 6/3 6/6. Swansea/Genua 3100 T. 7/6, 4200 T. 7/-, Marseille 4400 T. 7/6; Cardiff/Genua 5750 T. 6/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Pt. Said 6400 T. 6/-, Øerne 25/3000 Tons 7/-. Danzig/Vestitalien 7000/7500 T. 8/-, Venedig 9/-, Rotterdam/Vestitalien 4/5500 T. 6/3 6/6d.

I de hjemgaende Markeder sker der ikke meget af Interesse. Frugtfarten vil — som altid paa denne Aars-tid — sysselsætte en hel Del Skibe, dog er der ikke mange Penge i disse Laster, og det samme gælder Jordnødfarten. Donau vil maaske snart kunne faa Anvendelse for nogle Skibe; Sortehavet er uden Efterspørgsel for Korn eller Stykgods. Et Par Ladninger Pigiron er gaaet til Japan à 17/6 November/December 17/3 December. Poti eller Nicolajeff/Kontinentet 7000 T. Erts 10/-; Alexandria/Hull 8/3.

### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

De vestgaende Laster er uden Attraktioner, og der er heller ikke meget at vælge imellem af Returlaster. Montreal siges at være lidt strammere, dog 6 c. til Antwerpen eller 11/11<sup>1</sup>/<sub>2</sub> c. til Middelhavet eller 1/6d. til U.K. siger ikke meget. Skrabjern udbydes til U.K., Italien, Japan etc. samt enkelte diverse Laster, og fra Vestkysten ogsaa en Del parcels til Europa, og fulde Ladninger paa Lumpsum Basis til Østen.

### SYD-AMERIKA

Danzig/Gdynia-Buenos Aires 10/6, Wales/Buenos Aires 9/-, Rio 7/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Bremen/Rio 7/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> 8/-, Rotterdam/Rio 9/-. Kornfragtningen er igen noget mere prominent med delvis højere Rater — især for »forward positions«. —

Rosario/Antwerpen 6200 T. 16/- November 15/6 Januar; Rosario/p.p. 7/8000 T. 16/- December, 16/6 Januar; San Lorenzo/p.p. 6800 T. 16/6 November, 16/-

December; San Lorenzo/U.K. A/Rotterdam 5500 T. 17/- Januar; 7000 T. 16/6d. 15/2-15/3; 6800 T. 16/9d. 20/2-20/3; Bahia Blanca/London 7300 T. 14/9 November; Bahia Blanca/Antwerpen 7500 T. 13/6, December 14/- Januar; 10,250 T. 13/9 December; Chile/Kontinentet 19/6 Januar, 20/3 December.

### ØSTEN

Fra Sydaustralien betales uforandret 26/-, med 25/- fra Vestlandet, Sydney/Shanghai 11/9, Sydney/Europa 24/-. Queensland/U.K. 8700 T. Sukker 27/6, Dalny/

Kont. ca. 22/6. Saigon/Frankrig 25/- 6600 T., 24/6 24/9 7/9000 T., Madras/U.K. Kont. 25/9. Cape Town/p.p. U.K. Kont. 7500 T. Majs 14/6.

### TIMECHARTER

Vestindien: 2425 T. 2/3 Rundrejser \$1.40; 2400 T. 1 Rundrejse \$1.30; 2800 T. 1 Rundrejse \$1.25; 5700 T. 1 Rundrejse \$1.—

Trip: 7100 T. m/v del. Canada redel. Plata \$1. 8480 T. m/v del. Baltimore redel. U.K. Kont. via Gulf 3/3d.

## VAREOMSÆTNINGEN OVER DANZIGS HAVN

### I JULI KVARTAL 1934

Generalkonsulatet i Danzig har fremsendt et Uddrag af en af det herværende Statistiske Kontor modtaget Sta-

listik over Vareudførselen over Havnen i Juli Kvartal 1934 med Værdiangivelse.

	Indførsel		Udførsel	
	Mængde i T.	Værdi i 1000 G.	Mængde i T.	Værdi i 1000 G.
1. Frembringelser af vegetabil Oprindelse .....	15,418.5	3,456	246,671.7	22,010
2. Frembringelser af animalsk Oprindelse .....	10,686.3	2,298	898.3	1,091
3. Frembringelser af mineralsk Oprindelse .....	142,787.9	3,055	835,824.1	11,609
4. Voks, Fedt og Olie af vegetabilsk og animalsk Oprindelse .....	2,254.3	703	59.4	15
5. Næringsmidler og Tobak .....	5,173.4	797	13,188.2	809
6. Kemiske og farmaceutiske Frembringelser .....	19,851.4	1,900	15,035.1	1,064
7. Læder, Pels- og Lædervarer .....	142.9	276	88.8	117
8. Raastoffer til Tekstilvarer og Frembringelser deraf ..	2,420.4	4,837	866.9	754
9. Kautsjuk og Frembringelser deraf .....	935.7	1,269	43.4	54
10. Træ og Trævarer .....	6,017.3	724	288,247.5	20,138
11. Papir og Frembringelser deraf .....	3,675.9	708	774.8	173
12. Stenhuggerarbejder, keramiske Frembringelser, Glasvarer .....	180.4	75	44.0	10
13. Metaller og Frembringelser deraf .....	6,063.5	1,854	16,618.2	2,595
14. Maskiner og Apparater, elektriske Remedier .....	992.9	1,586	421.8	394
15. Transportmidler .....	116.0	269	25.0	11
16. Vægte, Præcisionsværktøj -Instrumenter og -Apparater, optisk Værktøj, Instrumenter og Apparater, Skrivemaskiner, Ure, Musikinstrumenter .....	31.5	225	0.8	3
17. Vaaben og Ammunition .....	0.2	1	—	—
18. Hatte, Paraplyer, Stokke, Modeartikler .....	—	—	2.2	18
19. Forskellige Frembringelser, som ikke er indeholdt i andre Positioner .....	7.9	22	1.2	—
20. Kunstværker og Museumsgenstande .....	—	—	0.1	—
21. Andet .....	—	44	—	48
	216,756.4	24,099	1,418,811.5	60,916

Til Sammenligning skal anføres, at Indførslen i Juli Kvartal 1933 androg 140,850.9 t. til en Værdi af 20,806,000 G. Der har altsaa været en Vægtstigning paa ca. 76,000 t. eller over 50 pCt., men en Værdiforringelse af 3.2 Mill. G. eller ca. 6 pCt.

Udførslen i Juli Kvartal 1933 androg 1,099,663 t. til en Værdi af 46,490,000 G. Her er altsaa en meget stor Op-

gang af fortegne, nemlig paa ca. 319,000 t. eller ca. 30 pCt. vægtmæssigt og 14.5 Mill. G. eller ca. 31 pCt. i Værdi. Stigningen hidrører fra Levnedsmiddelgruppen med ca. 10 Mill. G., Kulgruppen med ca. 2 Mill. G., Trægruppen med ca. 3 Mill. G.

Nedenstaaende følger en Statistik over Vareomsætningen til Danmark over Danzigs Havn i samme Tidsrum:

	Indførsel		Udførsel	
	Mængde i T.	Værdi i 1000 G.	Mængde i T.	Værdi i 1000 G.
1. Frembringelser af vegetabilsk Oprindelse .....	6.4	4	39,511.7	2,567
2. Frembringelser af animalsk Oprindelse .....	84.2	4	28.9	142
3. Frembringelser af mineralsk Oprindelse .....	—	—	—	—
4. Voks, Fedt og Olie af vegetabilsk og animalsk Oprindelse .....	363.6	15	94,499.6	980
5. Næringsmidler og Tobak .....	422.7	115	0.2	—
6. Kemiske og farmaceutiske Frembringelser .....	1,554.0	143	1,371.0	143
7. Læder, Pels- og Lædervarer .....	3.3	4	22.9	7
8. Raastoffer og Tekstilvarer og Frembringelser deraf ..	0.3	1	—	—
9. Kautsjuk og Frembringelser deraf .....	0.8	1	29.5	14
10. Træ og Trævarer .....	—	—	3.3	6
11. Papir og Frembringelser deraf .....	—	—	6,213.8	500
12. Stenhuggerarbejder, keramiske Frembringelser .....	0.5	—	—	—
13. Metaller og Frembringelser deraf .....	5.0	—	0.2	—
14. Maskiner og Apparater, elektriske Remedier .....	0.9	—	0.2	—
15. Transportmidler .....	24.3	18	346.6	99
16. Vægte, Præcisionsværktøj, Instrumenter og Apparater, optisk Værktøj, Instrumenter og Apparater, Skrivemaskiner, Ure, Musikinstrumenter .....	61.7	82	21.3	21
17. Vaaben og Ammunition .....	26.3	67	—	—
18. Hatte, Paraplyer, Stokke, Modeartikler .....	0.6	1	—	—
19. Forskellige Frembringelser, som ikke er indeholdt i andre Positioner .....	—	—	0.1	1
20. Kunstværker og Museumsgenstande .....	—	—	—	48
21. Andet .....	—	—	—	—
Desuden .....	2,554.6	469	142,049.1	4,528
			Heste 317	48

I Juli Kvartal 1933 androg Indførslen fra Danmark 10,487.4 t. til en Værdi af 1,296,000 Gld., her er altsaa en overordentlig stor Nedgang, nemlig paa ca. 8,000 t. eller

80 pCt. i Vægt og ca. 830,000 G. eller 62 pCt. i Værdi. Den Nedgang i Indførslen fra Danmark er saa meget mere at bemærke, som Udførslen til Danmark, som i Juli Kvartal

androg 110,794.6 t. til en Værdi af 3,510,000 G., altsaa er steget med ca. 30,000 t. eller 27 pCt. til en Værdi af 1 Mill. G. eller 22 pCt.

Endelig følger en Statistik over de vigtigste fra og til Danmark ind- og udførte Varer:

#### Gruppe I.

Indført fra Danmark: 6 t. Frø.

Udført til Danmark: ca. 16,500 t. Rug, ca. 17,300 t. Byg, ca. 5,100 t. Havre, ca. 19 t. Ærter, ca. 48 t. Frø, ca. 335 t. Mel, ca. 198 t. Vidjer.

#### Gruppe II.

Indført fra Danmark: 83 t. Sild.

Udført til Danmark: 317 Heste.

#### Gruppe III.

Udført til Danmark: 94,275 t. Kul, 51 t. Tjære, 158 t. Smøreolie.

#### Gruppe IV.

Indført fra Danmark: 45 t. vegetabilsk Fedt og Olie, 378 t. animalsk Fedt og Olie.

#### Gruppe V.

Indført fra Danmark: 1,240 t. Oliekager, 310 t. Kvæg-foder.

Udført til Danmark: 1,370 t. Oliekager.

#### Gruppe X.

Udført til Danmark: 6,214 t. Træ.

#### Gruppe XIII.

Indført fra Danmark: 20 t. Metalvarer.

#### Gruppe XIV.

Indført fra Danmark: 62 t. Maskiner.

Udført til Danmark: 21 t. Maskiner.

#### Gruppe XV.

Indført fra Danmark: 20 t. Automobile.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Passagerskib til Island

Rederiet H. F. Skalagrimmur i Borgauæs har givet Aalborg Maskin- og Skibsbyggeri Bestilling paa et Passagerskib. Skibets Hoveddimensioner er 25 × 22 × 13 Fod, og det bygges til Loyds Klasse med Isforstærkning og for Atlanterhavsfart og iøvrigt efter islandsk Søkontrols Forordninger, samt med Fartcertifikat for 250 Passagerer. Fremdrivningsmaskineriet, der bestaar af en 600 HK. Totakts Mias-Dieselmotor af nyeste Type, leveres af Møller & Jochumsens Aktieselskab i Horsens. Ogsaa Hjælpemaskinerne leveres af samme Firma.

### Damperen Rømo solgt

Igennem Danish Shipping Co. har Dampskibsselskabet »Heimdals«, Rederiet Martin Carl, solgt Damperen »Rømo« til det svenske Rederi Ahlmark & Co.s Eftf. i Karlstad. »Rømo« er bygget 1922 af Kristianssands mek. Verksted og laster 1885 Tons Dødvægt. Efter Besigtigelse er Damperen akcepteret af Køberne, der om faa Dage overtager den i Helsingør, hvor den ligger ved Værftet. »Rømo« solgtes for nogle Aar siden til Finland, men blev overtaget igen af »Heimdals« i Begyndelsen af indeværende Aar. Den nu opnaaede Pris andrager godt 200,000 Kroner.

### Leningrad Isbryderflaade ved Vinternavigationens Aabning

Isbryderen »Jermak« er nu efter at have tilbragt hele Sommeren i Ishavet vendt tilbage til Leningrad for at gennemgaa en haardt tiltrængt Kapitalremonte. Hvorvidt denne vil kunne være tilendebragt, naar Isvanskelighederne begynder her, er ret tvivlsomt.

Isbryderen »Krassin« er, ligeledes efter at have været beskæftiget Sommeren over i Ishavet, vendt tilbage til Vladivostock, hvor den formentlig forbliver Vinteren over.

Der vil saaledes under den eventuelle Vinternavigation paa Leningrad kun være en stor Isbryder til Disposition, nemlig »Lenin«, og den er saa vidt man har kunnet bringe i Erfaring endnu ikke helt klar. Isskæderen »Litke«, som er ankommet hertil efter at have forceret Nord-Vest Passagen, er ikke egnet til at arbejde her.

Foruden »Lenin« vil de mindre Isbrydere »Truvor«, »Oktjabr« og »Silatch« blive benyttet til at holde Havnen aaben. Det forlyder dog, at man paatænker at slutte Navigationen i Slutningen af December i Aar, men noget definitivt foreligger endnu ikke herom.

### Urostifterne i Esbjerg dømt

Retten i Esbjerg afsagde i Formiddag Dom i Sagen, der rejst mod det under Urolighederne i Esbjerg i April af Søfolkene nedsatte Kampudvalg. Søfrybøderne Jens Thomsen og Herrig samt Matros Einar Nielsen idømtes hver 10 Dages Hætte for at have betillet Betjentene med Udtrykket »berusede og uniformerede Bøller«.

### »Bremen« sætter ny Rekord

Lloyd-Damperen »Bremen«, der Torsdag ankom til New York, har sat en ny Rekord, idet Skibet har tilbagelagt Vejen fra Cherbourg til Ambrose-Fyrskib paa 4 Dage 13 Timer og 27 Minutter. Dermed har Skibet slaaet sin egen tidligere Rekord med 21 Minutter.

### Götaverken giver 8 Procent i Udbytte

Ifølge Aarsberetningen fra Götaverken i Driftsaaret 1. Juli 1933 til 30. Juni 1934 udført og leveret Arbejder for godt 28.5 Millioner Kr. mod 21.1 Million Kr. Aaret forud. I Flydedokkerne har i Aarets Løb været optaget 176 Skibe og paa Beddingerne ialt 45 Skibe. Aarets Netto-Overskud er 1,148,653 Kr. mod 1,003,431 Kr. foregaaende Aar. Bestyrelsen foreslaar Udbetaling af uforandret 8 Procent Dividende.

## POSITIONSLISTE PR. 13. NOVEMBER 1934

### A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Ulv, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
s.s. *Aalborg*, afg. Tveraa 7.11.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *Aarø*, Larsen, afg. Oran 10.11. til Bona.  
m.t. *Aase Mærsk*, afg. San Francisco 24.10.  
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Suez 11.11. til Port Sudan.  
s.s. *Agnete Mærsk*, afg. New York 16.10.  
s.s. *Alabama*, Karstensen, ank. Buenos Aires 8.11.  
s.s. *Alfa*, Klausen, afg. Flensburg 10.11. til Leningrad.  
s.s. *Alfa*, afg. Rouen 7.11.  
s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Algarve*, Lund, afg. Casablanca forv. 21.11. til Tanger.  
m.s. *Alsia*, Heindorn, pass. Gibraltar 13.11. p. R. t. London.  
s.s. *Alssund*, Nielsen, afg. Philadelphia 9.11. til Santa Eruz.  
s.s. *Amalienborg*, ank. London 7.11.  
m.s. *Amerika*, Knudsen, ank. Viktoria 6.11. hjg.  
m.s. *Anglo Mærsk*, ank. Rouen 31.10.  
s.s. *Anna*, pass. Portland 5.11.  
m.t. *Anna Mærsk*, afg. San Pedro 28.10.  
m.s. *Annan*, Kragelund, ank. Liverpool 4.11. hjg.  
m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Vejle forv. 15.11. til Aalborg.  
s.s. *Arnold Mærsk*, ank. Leningrad 29.10.  
s.s. *Askø*, Kolster, afg. E. Greenwich 11.11. til Svendborg.  
m.s. *Asnæs*, Ankersen, afg. Selby 13.11. til Methil.  
m.s. *Astoria*, Nørregaard, pass. Cristobal 6.11.  
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Gdynia 8.11.  
m.s. *Australien*, Rasmussen, ank. Nakskov 31.10.

### B

s.s. *Beira*, Kjær, afg. Hamborg 17.11. til Kbhvn.  
s.s. *Bellona*, Hansen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
s.s. *Benedikt*, Thomsen, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro-Nykøbing F. Ruten.  
m.t. *Bente Mærsk*, ank. Constanza 1.11.  
s.s. *Bergenhush*, Schmidt, afg. Stettin forv. 15.11. til København.  
s.s. *Betty Mærsk*, ank. Dublin 26.10.  
s.s. *Betty*, pass. St. Miguel 30.10.  
s.s. *Birgit*, Lisberg, afg. Port Talbot 9.11. til Pola, pass. Finisterre 11.11.  
s.s. *Birte*, Pedersen, ank. Antilla 7.11.  
s.s. *Bodil*, afg. Casablanca 7.11.  
s.s. *Bogø*, Nielsen, ank. Hull 8.11.  
m.s. *Boringia*, Væring, afg. Colombo 14.11. til Suez.  
m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. Kbhvn. 10.11.  
s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Dublin 9.11.  
s.s. *Bosilien*, Aggerholm, afg. Rio forv. 12.11. til Kbhvn.  
m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Montreal 31.10.  
s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Kbhvn. 11.11.  
s.s. *Britta*, pass. Callviken 6.11.  
s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Tunis forv. 15.11. til Valencia.  
s.s. *Brosund*, Hansen, afg. Cardenas 8.11. til New York.  
s.s. *Brynchild*, Hejde, afg. Manchester forv. 14.11. til Liverpool.

### C

m.s. *C. F. Tietgen*, Posselt, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
m.s. *California*, Andersen, afg. Bahia 3.11. til Kbhvn.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

13. 11. 34

LONDON.....	22,40	MADRID.....	61,40
NEWYORK.....	448,75	AMSTERDAM.....	302,80
BERLIN.....	179,50	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	29,65	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	104,50	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	145,60	PRAG.....	18,85
ROM.....	38,50	WARZAWA.....	85,10

s.s. *Carmen*, pass. Portland 5.11.  
 m.t. *Caroline Mærsk*, afg. Tripolis 31.10.  
 s.s. *Caroline*, Jørgensen, afg. Wilhelmshafen 7.11. til Lenin-grad, pass. Hollenau 9.11.  
 s.s. *Charkow*, Jørgensen, afg. Tanger 14.11. til Ceula.  
 m.s. *Chastine Mærsk*, afg. Santafe 23.10.  
 m.s. *Chile*, Larsen, pass. Cape Verde 10.11. p. R. t. Sydney.  
 s.s. *Christiansborg*, afg. Port Alfred 8.11.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, ank. New York 5.11.  
 s.s. *Cimbria*, Bencke, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Holm, ank. Barcelona 11.11.  
 m.s. *Columbia*, Barfoed, pass. Cape Good Hope 28.10.  
 s.s. *Cornelia Mærsk*, ank. Kingslyn 31.10.  
 s.s. *Cyril*, Farup, ank. Bastia 3.11.

## D

s.s. *Dagmar*, Nielsen, afg. London forv. 16.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Dagmar*, afg. Wiborg 4.11.  
 s.s. *Dana*, Bang, ank. Catania 13.11.  
 m.s. *Danmark*, Hjernum, ank. Antwerp 12.11. udg.  
 s.s. *Delaware*, Christensen, afg. New York 22.11.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle forv. 20.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Dorrit*, ank. Helsingør 2.11.  
 s.s. *Douro*, Hansen, afg. Memel 24.11. til Kbhvn.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Kbhvn. 21.11. til Thorshavn.  
 s.s. *Dronning Maud*, Michelsen, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## E

s.s. *Ebba*, afg. Pateniemi 6.11.  
 s.s. *Ebro*, Ørbech, afg. Gdynia forv. 20.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Edith*, pass. St. Miguel 4.11.  
 s.s. *Effie Mærsk*, ank. Kbhvn. 27.10.  
 s.s. *Egholm*, Nielsen, afg. Lissabon 7.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Ellensborg*, ank. Tyne 9.11.  
 s.s. *Elie*, Larsen, afg. Fredericia 13.11. til Danzig.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, ank. Helsingør 1.11.  
 s.s. *Elsborg*, afg. Pomaron 6.11.  
 s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Domingo 23.10.  
 m.t. *Emma Mærsk*, afg. Amsterdam 2.11.  
 s.s. *Emanuel*, Christensen, ank. Papenburg 8.11.  
 s.s. *Energi*, Jørgensen, afg. Leningrad 10.11. til Papenburg.  
 m.s. *England* (D.F.D.S.), Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *England*, Steengade, afg. Danzig 11.11.  
 s.s. *Enigheden*, Kristoffersen, afg. Leningrad 8.11. til Dieppedalle.  
 s.s. *Erindring*, Jørgensen, afg. Masnedsund 10.11. Leningrad.  
 s.s. *Erna*, pass. St. Miguel 4.11.  
 m.s. *Erria*, Mounitzen, ank. Bangkok 11.11. udg.  
 m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Esther Maria*, Lüsberg, ank. Gent (Selzaete) 14.11.  
 s.s. *Ester*, afg. St. Malo 7.11.  
 s.s. *Estland*, Poulsen, ank. Steinkjer 9.11.  
 m.s. *Europa*, Dahl, afg. Southampton 8.11. til St. Thomas.

## F

s.s. *Falken*, Jønson, Kbhvn.-Nyborg-Rudkøbing-Svendborg Ruten.  
 m.s. *Fanø*, ank. Høganæs 4.11.  
 s.s. *Fanø*, Korff, afg. London 10.11. til Blyth.  
 m.s. *Fionia*, Christensen, afg. Suez 6.11. til Colombo.  
 s.s. *Flora*, Nielsen, Esbjerg-Grimmsby Ruten.  
 s.s. *Flynderborg*, ank. Garston 3.11.  
 s.s. *Fredensborg*, afg. Ghent 12.11.  
 s.s. *Frederiksborg*, afg. Setubal 13.11.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, afg. Kbhvn. 23.11. til New York.  
 s.s. *Frode*, Brinch, afg. Tyne forv. 12.11.

## G

s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Kbhvn. forv. 17.11. til Antwerpen.  
 s.s. *Gautatyr*, Abrahamsen, afg. Catania 10.11. til Algiers.

s.s. *Georgia*, Jarltorp, afg. Tyne 29.10.  
 s.s. *Gerda Toft*, afg. Tyne forv. 14.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Gerda*, pass. Hollenau 4.11.  
 m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. Shanghai 2.11.  
 s.s. *Gorm*, Bastholm, afg. Tyne forv. 12.11.  
 s.s. *Grete*, pass. St. Miguel 22.10.  
 s.s. *Grønland*, Meinertz, afg. Almeria 6.11.  
 s.s. *Gudrun Mærsk*, pass. Skagen 2.11. sydg.  
 s.s. *Gunver*, afg. Oran 7.11.  
 s.s. *Gunvor Mærsk*, pass. Helsingør 4.11. nordg.

## H

s.s. *H. H. Petersen*, Jensen, ank. Odense 13.11.  
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Brake 12.11.  
 s.s. *Halldan*, Lise, afg. Liverpool 7.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. Danzig 9.11.  
 s.s. *Hans Mærsk*, afg. Archangel 23.10.  
 s.s. *Harald*, Clemmensen, afg. Danzig forv. 15.11. til Preston.  
 s.s. *Harriet*, pass. Gibraltar 31.10.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Aalborg 23.11. til Newcastle.  
 s.s. *Helene*, pass. Helsingør 5.11.  
 s.s. *Helga*, ank. Stubbekøbing 22.10.  
 s.s. *Hertha Mærsk*, ank. Newport 1.11.  
 s.s. *Hindholm*, Møller, afg. Danzig forv. 22.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Kbhvn. forv. 17.11. til Manchester.  
 s.s. *Hroar*, Pape, afg. Hull 23.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Hulda Mærsk*, ank. Hull 2.11.

## I

m.s. *India*, Kruse, afg. Christobal 13.11. til St. Thomas.  
 m.s. *Indien*, Bronér, afg. Apia 3.11.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. La Pallice 11.11.  
 s.s. *Inge Mærsk*, pass. Skagen 2.11.  
 s.s. *Inger*, pass. Malmø 7.11.  
 s.s. *Irene Maria*, Rasmussen, ank. Danzig 11.11.  
 m.s. *Irland*, Petersen, afg. Panama 5.11.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Akurerpi 15.11.  
 s.s. *Ivar*, Clausen, afg. Montreal 10.11. til Kbhvn.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
 s.s. *Jacob Mærsk*, ank. Alexandria 28.10.  
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Messina 6.11.  
 m.t. *Jane Mærsk*, ank. Equador 1.11.  
 m.s. *Java*, Skjoldam, ank. Grays Harbour 5.11. udg.  
 s.s. *Jenny*, afg. Vianna 2.11.  
 s.s. *Jessie Mærsk*, afg. Gibraltar 27.10.  
 s.s. *Johanne*, afg. Wiborg 7.11.  
 s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Cardiff 1.11.  
 s.s. *Jolantha*, Thornung, afg. Hamborg forv. 14.11. til København.  
 s.s. *Jonna*, afg. Portland 7.10. til Fort de France.  
 m.s. *Jutlandia*, Topp, ank. Kbhvn. 11.11.  
 s.s. *Jutta*, afg. Kbhvn. 3.11.  
 m.s. *Jylland*, Sandberg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægedsborg*, ank. London 8.11.

## K


s.s. *Kai*, Friis, afg. Valdilemi 6.11. til Oran.  
 s.s. *Karen Toft*, pass. 450 miles Øst-Cape Race 10.11.  
 s.s. *Karla*, afg. Palermo 8.11.  
 s.s. *Katholm*, Christensen, afg. Kbhvn. 10.11. til Manchester.  
 s.s. *Kentucky*, Hansen, afg. Trenton N. J. 7.11. til New Orleans.  
 s.s. *Kirsten Mærsk*, afg. Popovostrov 29.10.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Knud*, Jensen, afg. Manchester forv. 14.11. til Liverpool.  
 s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Vejle Ruten.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, pass. Vlissingen 13.11. p. R. t. Southampton.  
 s.s. *Laura*, afg. Sydney 1.11. til Newcastle.  
 s.s. *Laura Mærsk*, ank. Leningrad 29.10.  
 m.s. *Leice Mærsk*, ank. Seattle 26.10.  
 s.s. *Lexa Mærsk*, afg. Archangel 31.10.  
 s.s. *Lica Mærsk*, ank. Antwerp 29.10.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, Timecharter U.S.A.  
 s.s. *Lilleborg*, afg. Almeria 10.11.  
 s.s. *Lilian*, afg. Almeria 7.11.  
 s.s. *Limfjorden*, Kristensen, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 m.s. *Louisana*, Hyllested, afg. Buenos Aires 10.11. til Bergen.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Hjorth, afg. Bordeaux forv. 16.11. til La Pallice.  
 s.s. *Maine*, Jensen, ank. Montreal 10.11.  
 s.s. *Maja*, ank. Rochester 7.11.

BRUG		KUN
Hempels		Skibsfarver
INDENBORDS		UDENBORDS
Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.		

m.s. *Malaya*, Sørensen, afg. Hongkong 13.11. til Shanghai.  
 s.s. *Manø*, Albertsen, ank. P. Empedocle 12.11.  
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Nizza 7.11. til Pomaron.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. Kbhvn. 17.11. til London.  
 s.s. *Maria Toft*, pass. Gibraltar 13.11.  
 s.s. *Marie*, ank. Ayr 6.11.  
 m.t. *Marie Mærsk*, pass. Port Said 26.10.  
 s.s. *Martin Carl*, Langlykke, afg. Cardiff 10.10. til Malron.  
 s.s. *Maryland*, Ankersen, afg. Buenos Aires forv. 17.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Manchester 30.10.  
 m.s. *Meonia*, Frandsen, ank. Kbhvn. 10.11.  
 s.s. *Minsk*, Petersen, afg. Neapel forv. 16.11. til Catania.  
 s.s. *Møen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, afg. Blyth 10.11.  
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Lauritsen, ank. Delfzyl 13.11.  
 s.s. *Najaden*, ank. Bowater 7.11.  
 s.s. *Nancy*, ank. Boston 7.11.  
 s.s. *Nautic*, ank. Malaga 3.11.  
 s.s. *Nelly*, ank. Bowater 6.11.  
 s.s. *Neptun*, ank. Sevilla 6.11.  
 s.s. *Nerma*, afg. Coivisto 7.11.  
 s.s. *Nevada*, Kolster, afg. Leixoes 8.11. til Kbhvn.  
 m.s. *Nicoline Mærsk*, ank. New York 23.10.  
 s.s. *Nidaros*, Henriksen, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 m.s. *Niel Mærsk*, ank. Baltimore 25.10.  
 s.s. *Ninna*, ank. Nakskov 22.10.  
 s.s. *Niobe*, ank. Almeria 7.11.  
 s.s. *Nora Mærsk*, ank. Manila 3.11.  
 s.s. *Nordamerika*, opl.  
 m.s. *Nordbo*, afg. Port Campha 12.9. til Rouen.  
 s.s. *Nordborg*, afg. Sanfuan 13.11.  
 s.s. *Norden*, rapp. 20 m Ø. for Niton 4.11. til Filadelfia.  
 m.s. *Nordfarer*, pass. Lizard 3.11. p. R. t. Vancouver.  
 m.s. *Nordhavet*, ank. Portland 28.10.  
 m.s. *Nordhval*, ank. Jacksonville 26.10.  
 m.s. *Nordkap*, afg. Valencia 31.10. til Barcelona.  
 s.s. *Nordlys*, afg. Valraiso 30.10. til Iquique  
 m.s. *Nordpol*, rapp. ved Lands End. 24.10. til Panama.  
 s.s. *Nordsøen*, afg. Antwerpen 28.10.  
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, afg. Kotka 10.11.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Falk, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Antwerpen forv. 27.11. til København.  
 s.s. *Oluf Mærsk*, ank. Bruxelles 2.11.  
 m.s. *Olympia*, Røder, ank. New York 3.11.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 3.11. til River Plate.

## P

m.s. *Panama*, Juul Christensen, pass. Bougainville 8.11. p. R. t. Tsumori.  
 t.s. *Parana*, Eggers, afg. San Pedro 6.11.  
 m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Paula*, ank. Guayaquil 30.10.  
 m.s. *Peru*, Berg, afg. Hongkong 12.11. til Singapore.  
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. San Pedro 31.10.  
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, afg. Nørresundby 13.11. til Bremen.

## R

s.s. *Randi*, afg. Malta 7.11.  
 s.s. *Rhone*, Holst, afg. Leith forv. 20.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Rita*, Blom, afg. Kbhvn. 14.11. til Hamborg.  
 s.s. *Rita Mærsk*, afg. Aarhus 1.11.  
 s.s. *Robert Mærsk*, ank. Calais 31.10.  
 s.s. *Rosenborg*, ank. Kalundborg 10.11.  
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Newcastle forv. 20.11. til Kbhvn.

## S

s.s. *Saga*, Ekholdt, afg. Kbhvn. 13.11. til Vestnorge.  
 m.s. *Sally Mærsk*, pass. Dunnet Hd. 20.10. p. R. t. Montreal.  
 s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. West Hartlepool 12.11.  
 s.s. *Scandia* (D.F.K.), Lorenzen, ank. Gdynia 12.11.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, afg. Danzig 11.11.  
 s.s. *Sejro*, Huusum, ank. Immingham 11.11.  
 m.s. *Selandia*, Nielsen, afg. Shanghai 13.11. til Hongkong.  
 m.s. *Siam*, Krarup, pass. Galle 10.11. p. R. t. Adén.  
 s.s. *Sigrun*, Pedersen, afg. Antwerpen forv. 13.11. til København.  
 s.s. *Silkeborg*, i Dok Kbhvn.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Tyne 6.11.  
 s.s. *Skjold*, Thomsen, afg. Kbhvn. forv. 17.11. til Gdynia.  
 s.s. *Skodsborg*, ank. Danzig 7.11.  
 s.s. *Sleipner*, Jepsen, afg. Vaag forv. 12.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Slesvig*, Egetoft, afg. Philadelphia 10.11.  
 s.s. *Sonja Mærsk*, afg. Alexandria 26.10.  
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Bremen 7.11.  
 s.s. *Stadion II*, afg. Stettin forv. 16.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. Sagua 9.11.  
 s.s. *Stella*, ank. Savannah 3.11.  
 s.s. *Stegelborg*, afg. Kemi 11.11.  
 s.s. *Stjerneborg*, ank. London 12.11.  
 s.s. *Susan Mærsk*, ank. Smyrna 18.10.  
 s.s. *Svanhild*, Kristoffersen, afg. New York 31.10. til København.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Kbhvn. forv. 14.11. til Odense.  
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Aarhus forv. 13.11. til Horsens.  
 s.s. *Søborg*, afg. Hull 12.11.  
 s.s. *Sønderjylland*, Willarsen, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.

## T

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Swansea forv. 14.11. til Kbhvn.  
 m.s. *Tacoma*, Lorentzen, afg. Port Campha 27.10.  
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Reval 13.11.  
 s.s. *Tempo*, Sørensen, ank. Korsør 13.11.  
 s.s. *Tennessee*, Arel, afg. Algier forv. 14.11. til Valencia.  
 s.s. *Thyra*, Jans, afg. forv. Aalborg 22.11.  
 s.s. *Tjaldur*, Folkenberg, Esbjerg-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Ceuta forv. 15.11. til Melilla.  
 m.s. *Tongking*, Jørgensen, ank. Nakskov 10.11.  
 s.s. *Tovelil*, Vilsmark, afg. Cardiff 10.11. til Barcelona.  
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Drammen 11.11.  
 s.s. *Trondhjem*, Peronard, afg. Trondheim 13.11.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Alicante forv. 13.11. til Cartagena.

## U

s.s. *Uffe*, Hav, afg. Antwerpen forv. 16.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Ulla*, pass. Gibraltar 3.11.  
 s.s. *Uranienborg*, pass. Kbhvn. 10.11.  
 s.s. *United States*, Voldborg, afg. Halifax 12.11.

## V

s.s. *Vendia*, Lund, afg. Struer 11.11.  
 s.s. *Vibeke Mærsk*, afg. Newcastle 1.11.  
 s.s. *Viborg*, pass Kbhvn. 12.11.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Kjøilsgaard, afg. Danzig 11.11.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Gyhrs, afg. Tyne 31.10.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Bordeaux 7.11.

## Y

s.s. *Ydun*, Fjeldborg, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rosenhøj, Aarhus-Hamborg Ruten.

## Ø

s.s. *Ørneborg*, ank. New Port 12.11.

## Positionsliste for Sejlskibe 13. 11. 34

3/m. Sk. *Albert*, Christoffersen, ank. Newlyn 8.11.  
 3/m. Sk. *Elisabeth*, Grube, ank. Riga 5.11.  
 3/m. Sk. *Frida*, Rasmussen, afg. Burntisland 5.11.  
 3/m. Sk. *Galathea*, Friis, ank. Arendal 7.11.  
 4/m. Sk. *Helga*, Pedersen, afg. Strøby 10.11.  
 3/m. Sk. *Mercur*, Rasmussen, ank. Port de Grave 10.11.  
 3/m. Sk. *Nathalia*, Rasmussen, ank. Plymouth 6.11.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
 ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer



# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

Telefon Nr. 6300, Omst. til samtlige Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.

## S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Weesberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2663

R A N D E R S

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTERINTERESSENT-SELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

KAJ & PAKHUSE: HOLMS PLADS

HOVEDKONTOR:  
TLF. C. 3491 & 13370

EFTER KONTORTID KALDES:  
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y

## STEVEDORE

Telefoner: 537 & 4055 **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.:  
Mamdresch

Aalborg

# WEIOLIN

PATENT SKIBSFARVER

*Fineste danske Fabrikat*

Spørg Deres Skibshandler.

**AAGE WEIHE**

SKIBSFARVEFABRIK

• NYHAVN 43 •

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

## KR. DREYER

DANSK MEK. KEDELRENSNINGS- & ISOLATIONSFORRETNING

Kedelrensning NYHAVN 57 · TELEFON C. 5241

Rustbehandling Ing. H. DREYER, Privat Tlf. Ordrup 407

Isolering af Damp-, Varme- og Køleanlæg til billige Priser

Grundlagt 1874

## Th. Höeg \* Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Graa Indenbordsfarve Kobberstof for Træskebe  
Patent Mønje Graa Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.  
Telefon: Central 13778.

## GUSTAV METZLER

Skibsmægler, Befragtning og Bunkerforsyning

STETTIN OG SWINEMÜNDE

TLGR.-ADR.: METZLER

Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, København.  
Finska Ångfartygs A/B., Helsingfors. — "Neptun" Bremen

## VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM  
ANTWERP

Skibsredere, Skibsmæglere, Befragtningsagenter  
og Agenter for regelmæssige Linier

Specialitet: Trælasterbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Coder: Scotts, Watkins, Bentleys.

## A/B. BRUHN Co. OY

(tidl. J. BRUHN, Etabl. 1879)

Skibsmæglere og Befragtnings Agenter

Medlemmer af  
The Finnish Shipbrokers Association, The Baltic & International  
Maritime Conference og Nordisk Skibsrederforening

KOTKA (Finland)

Tel.-Adr.: BRUHNCO, KOTKA

# CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.



# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

50. Aargang.

København 14. November 1934.

Nr. 46.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S. og E.-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar *Bredde- og Længdebestemmelser* for *danske Punkters 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*, og de der angaar *Fyr*, er angivet fra *Søen*.

## I. Østersøen.

### 2607. Sverige S.-Kyst. Trälleborg. Signalfyr atter tændt.

(U. f. s. Nr. 45/2969. Stockholm 1934.)

Det røde, faste Signalfyr paa den nederste Altan paa Fyret *Trälleborgs ränna Nr. 2*

paa c.  $55^{\circ} 21',4$  N.  $13^{\circ} 09',2$  E. er atter tændt.

(E. f. S. Nr. 45/2553 1934.)

### 2608. Sverige S.-Kyst. Listershuvuds östra udde. Nyt Fyr tændes. Fiskerfyr nedlægges.

(U. f. s. Nr. 45/2968. Stockholm 1934.)

1. Den 15. November d. A. tændes paa c.  $56^{\circ} 02',1$  N.  $14^{\circ} 47',0$  E. et nyt Fyr, *Listershuvud Fyr*, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med *En-Formærkelser* hver 2<sup>s</sup>, Lys 1<sup>s</sup>, Mærke 1<sup>s</sup>. *Flammens Højde*: 11,6 m. *Synsvidde*: 11 Sm for hvidt, 11 Sm for rødt og 9 Sm for grønt Lys. En hvid, ottekantet *Fyrbaake* paa hvidt *Betonfundament*. Fyret lyser, som følger:

- |   |  |
|---|--|
| 1. Grønt i Pej. fra $152^{\circ}$ til $191^{\circ}$ . | 6. Rødt i Pej. fra $274^{\circ}$ til $282^{\circ}$ . |
| 2. Hvidt i — - $191^{\circ}$ - $206^{\circ}$ .        | 7. Hvidt i — - $282^{\circ}$ - $348^{\circ}$ .       |
| 3. Rødt i — - $206^{\circ}$ - $229^{\circ}$ .         | 8. Rødt i — - $348^{\circ}$ - $4^{\circ}$ .          |
| 4. Grønt i — - $229^{\circ}$ - $244^{\circ}$ .        | 9. Grønt i — - $4^{\circ}$ - $17^{\circ}$ .          |
| 5. Hvidt i — - $244^{\circ}$ - $274^{\circ}$ .        |  |

2. Samtidig med Tændingen af det i (1) nævnte Fyr nedlægges det nuværende *Listershuvud östra udde Fyr*.

(E. f. S. Nr. 44/2501 1934. Kort Nr. 280 og 269.)

### 2609. (T). Finland. Finske Bugt. Kotka. Hovinsaari Baake ødelagt.

(N. f. S. Nr. 45/4341. Berlin 1934.)

*Hovinsaari Spirbaake* paa  $60^{\circ} 28' 17''$  N.  $26^{\circ} 54' 30''$  E. er ødelagt. Baaken vil blive genopført saa snart som muligt.

### 2610. Tyskland. Pillau. Fyr forandret.

(N. f. S. Nr. 45/4432. Berlin 1934.)

*Pillau Bagfyr* paa  $54^{\circ} 38' 25''$  N.  $19^{\circ} 53' 46''$  E. samt *Pillau Einfahrtsbaake Fyr* er forandret til samtidig at vise hvidt og rødt *Gruppe-Blink*, *To-Blink* hver 14<sup>s</sup>, *Blink* 2<sup>s</sup>, *Mærke* 3<sup>s</sup>, *Blink* 2<sup>s</sup>, *Mærke* 7<sup>s</sup>.

(E. f. S. Nr. 42/2404 1934. Kort Nr. 269.)

(Se Tillæg.)

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

### 2611. Danmark. Sundet. Hellebæk. Kloakfyr skærmet.

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 41/2395 1934 meddeles, at de deri nævnte to hvide Blinkfyr, *Aalsgaard* Kloakudløb Fyr paa  $56^{\circ} 04' (54'') N. 12^{\circ} 32' (41'') E.$  og *Hellebæk* Kloakudløb Fyr paa  $56^{\circ} 04' (24'') N. 12^{\circ} 33' (40'') E.$ , begge i Løbet af den nærmeste Tid uden nærmere Meddelelse vil blive skærmet ind mod Land mellem Pejlingerne  $317^{\circ}$  og  $107^{\circ}$ .

(E. f. S. Nr. 41/2395 1934. Danske Lods, Side 247. Fyr-Fort. Nr. 208 A og 208 B.)

### 2612. Danmark. Sundet. Hellerup Lystbaadehavn. Sømærker inddraget for Vinteren.

Stagerne med Koste, der afmærker Sejlløbet til *Hellerup* Lystbaadehavn, er inddraget for Vinterperioden. c.  $55^{\circ} 43',_9 N. 12^{\circ} 35',_2 E.$

### 2613. Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborgsund. Guldborg. Kablers Beliggenhed. Fyr nedlagt.

1. Kablerne mellem *Lolland* og *Falster* ved *Guldborg* ligger tæt S. for den nye *Guldborgbro*.

2. Fyrene ved *Guldborg* Færgelejer er permanent nedlagt.

c.  $54^{\circ} 52' N. 11^{\circ} 45' E.$

(Kort Nr. 232, 244 og 299. Danske Lods, Side 523. Havneleds, Side 63 og 69. Fyr-Fort. Nr. 631.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

### 2614. Danmark. Limfjorden. Struer (Holstebro—Struer) Havn. Afmærkning ved Indløbsrenden forandret.

1. Risprikkerne og Halmprikkerne ved *Struer* gravede Rende er flyttet lidt i Forhold til hinanden.

2. Halmprikken paa  $56^{\circ} 29' (48'') N. 8^{\circ} 36' (06'') E.$  (den næsttinderste) er permanent inddraget.

(Kort Nr. 259. Søm.-Fort. Side 62, Nr. 15.)

### 2615. Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Havmolen. Sømærke genudlagt.

Den hvide Stage med 2 Halmviske, *Havmolen*, paa  $56^{\circ} 43' (16'') N. 8^{\circ} 12' (41'') E.$  er atter udlagt paa Plads.

(E. f. S. Nr. 45/2602 1934.)

### 2616. (T). Danmark. Skagerrak. Skagen. Vindsemafor midlertidig i Uorden.

Paa Grund af Reparationsarbejder vil *Skagen* Vindsemafor i Dagene fra 19.—24. November d. A., begge Dage inklusive, ikke kunne vise Vinden fra *Anholt*.

*Skagen* Fyr: c.  $57^{\circ} 44' N. 10^{\circ} 38' E.$

### 2617. Norge. Skagerrak. Tregde—Mandal. Langø. Fyr tændt.

(E. f. F. Nr. 29. Oslo 1934.)

Paa *Langø* N.-Side er paa  $57^{\circ} 59' 54'' N. 7^{\circ} 35' 12'' E.$  tændt et nyt Fyr, *Langø* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formærkelser, To-Formærkelser. Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: 11 Sm for hvidt,  $7,5$  Sm for rødt og  $6,5$  Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus. Fyret lyser, som følger:

- |   |   |
|---|---|
| 1. Rødt i Pejl. fra $107^{\circ}$ til $115^{\circ}$ . | 4. Hvidt i Pejl. fra $265^{\circ}$ til $273^{\circ}$ . ( <i>Lindholmene</i> |
| 2. Hvidt i — - $115^{\circ}$ - $120^{\circ}$ .        | ligger i denne Vinkel).   |
| 3. Grønt i — - $120^{\circ}$ - $265^{\circ}$ .        | 5. Rødt i Pejl. fra $273^{\circ}$ til $285^{\circ}$ .                       |
|   | 6. Hvidt i — - $285^{\circ}$ - $290^{\circ}$ .                              |

Brændetid: 28. Juni—8. Juni.

2618. Norge. Skagerrak. Tregde—Mandal. Tregde Ledefyr tændt.  
(B. f. F. Nr. 29. Oslo 1934.)  
Forfyr. Rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 40 m. Synsvidde: 6 Sm. Fyrpæl.  
Fyret lyser hele Horisonten rundt.  $58^{\circ} 00' 27''$  N.  $7^{\circ} 34' 19''$  E.  
Bagfyr. Rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 55 m. Synsvidde: 6 Sm. Fyrpæl.  
Fyret lyser hele Horisonten rundt.  $58^{\circ} 00' 34''$  N.  $7^{\circ} 34' 24''$  E.  
Fyrene overet i Pejling  $25^{\circ}$  leder midt i *Bvøsundet*.  
Brændetid: 28. Juni—8. Juni.
2619. Norge. Skagerrak. Tregde—Mandal. Skjernø NE.-Pynt. Spekelaksen Fyr tændt.  
(B. f. F. Nr. 29. Oslo 1934.)  
Paa *Skjernø* NE.-Pynt er paa  $57^{\circ} 59' 48''$  N.  $7^{\circ} 33' 00''$  E. tændt et nyt Fyr, *Spekelaksen* Fyr, der viser rødt og grønt Lys med En-Formørkelser. Flammens Højde: 6 m. Synsvidde:  $7,5$  Sm for rødt og  $6,5$  Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus. Fyret lyser, som følger:  
1. Grønt i Pejl. fra  $97^{\circ}$  til  $106^{\circ}$ .      4. Rødt i Pejl. fra  $279^{\circ}$  til  $295^{\circ}$ .  
2. Rødt i — -  $106^{\circ}$  -  $270^{\circ}$ .      5. Grønt i — -  $295^{\circ}$  -  $302^{\circ}$ .  
3. Grønt i — -  $270^{\circ}$  -  $279^{\circ}$ .  
Brændetid: 28. Juni—8. Juni.
2620. Norge. Skagerrak. Tregde—Mandal. Tørstenholmbåen. Fyr tændt.  
(B. f. F. Nr. 29. Oslo 1934.)  
Paa *Tørstenholmbåen* er paa  $57^{\circ} 59' 54''$  N.  $7^{\circ} 32' 27''$  E. tændt et rødt, fast Fyr  
Flammens Højde: 4 m. Synsvidde:  $4,3$  Sm. Jernstang. Fyret lyser hele Horisonten rundt.  
Brændetid: 28. Juni—8. Juni.
2621. Norge. Skagerrak. Tregde—Mandal. Bratholmgrunnen Fyr tændt.  
(B. f. F. Nr. 29. Oslo 1934.)  
Ved N.-Siden af *Bratholmen* er paa  $58^{\circ} 00' 03''$  N.  $7^{\circ} 32' 09''$  E. tændt et nyt  
Fyr, *Bratholmgrunnen* Fyr, der viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 5 m. Synsvidde:  
 $4,3$  Sm. Jernstang. Fyret lyser hele Horisonten rundt.  
Brændetid: 28. Juni—8. Juni.
2622. Norge. Skagerrak. Tregde—Mandal. Skjernøsundodden Fyr tændt.  
(B. f. F. Nr. 29. Oslo 1934.)  
Paa  $58^{\circ} 00' 05''$  N.  $7^{\circ} 31' 16''$  E. er tændt et nyt Fyr, *Skjernøsundodden* Fyr,  
der viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 5 m. Synsvidde:  $4,3$  Sm. Fyrpæl. Fyret  
lyser hele Horisonten rundt.  
Brændetid: 28. Juni—8. Juni.  
(Kort Nr. 236.)
2623. Norge. Skagerrak. Tregde—Mandal. Skotholmen Fyr tændt.  
(B. f. F. Nr. 29. Oslo 1934.)  
Paa  $58^{\circ} 00' 08''$  N.  $7^{\circ} 30' 50''$  E. er tændt et nyt Fyr, *Skotholmen* Fyr, der viser  
rødt, fast Lys. Flammens Højde:  $7,5$  m. Synsvidde:  $4,3$  Sm. Fyrpæl. Fyret lyser hele  
Horisonten rundt.  
Brændetid: 28. Juni—8. Juni.  
(Kort Nr. 236.)
2624. Norge. Skagerrak. Tregde—Mandal. Nordre Havnholmen Fyr tændt.  
(B. f. F. Nr. 29. Oslo 1934.)  
Paa  $58^{\circ} 00' 12''$  N.  $7^{\circ} 30' 15''$  E. er tændt et nyt Fyr, *Nordre Havnholmen* Fyr,  
der viser hvidt Et-Blink c. hver  $3^s$ , Blink c.  $0,3^s$ , Mørke c.  $2,7^s$ . Flammens Højde:  
8 m. Synsvidde:  $5,5$  Sm. Fyrlanterne paa et lille Træhus. Fyret lyser hele Horisonten rundt.  
Brændetid: 28. Juni—8. Juni.  
(Kort Nr. 236.)

**2625. Norge. Skagerrak. Tregde—Mandal. Kleven. Ledefyr tændt.**

(B. f. F. Nr. 29. Oslo 1934.)

Forfyr. Rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 25 m. Synsvidde: 6 Sm. Fyrpæl.  
Fyret lyser hele Horisonten rundt.  $58^{\circ} 01' 15''$  N.  $7^{\circ} 28' 58''$  E.

Bagfyr. Rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 32 m. Synsvidde: 6 Sm. Fyrpæl.  
Fyret lyser hele Horisonten rundt.  $58^{\circ} 01' 18''$  N.  $7^{\circ} 28' 55''$  E.

Fyrene overet i Pejling  $324^{\circ}$  leder mellem *Hovdenlandet* og *Havnholmen*.

Brændetid: 28. Juni—8. Juni.

(Kort Nr. 236.)

(Se Tillæg.)

**IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.****2626. Rusland. Lapland. Murmanskoe Søen. Baaker opført.**

(N. t. M. Nr. 1844. London 1934.)

Paa hvert af nedennævnte Steder er opført en  $6,8$  m høj Baake af Form som en afskaaret, firkantet Pyramide. Mod Søen er Baakerne beklædt med vandrette Brædder.

1. N.-Pynten af *Kuvshin Island*.  $69^{\circ} 30' 18''$  N.  $32^{\circ} 33' 12''$  E.2. *Vaenga* Bugt.  $69^{\circ} 05' 34''$  N.  $33^{\circ} 27' 40''$  E.3. Indløbet til *Bolshaya Volokovaya* Bugt.  $69^{\circ} 15' 12''$  N.  $33^{\circ} 34' 12''$  E.4. I Nærheden af *Eina Point*.  $69^{\circ} 36' 12''$  N.  $32^{\circ} 30' 51''$  E.5. *Lazar Point*.  $69^{\circ} 47' 46''$  N.  $32^{\circ} 42' 50''$  E.**2627. Norge. Langøy W.-Side. Kvalbaken Fyr tændt.**

(B. f. F. Nr. 28. Oslo 1934.)

Mellem *Nyksund* og *Langenes* er paa  $69^{\circ} 00' 47''$  N.  $15^{\circ} 05' 20''$  E. tændt et nyt Fyr, *Kvalbaken* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formærkelser, To-Formærkelser. Flammens Højde:  $6,5$  m. Synsvidde:  $8,5$  Sm for hvidt  $5,8$  Sm for rødt og  $4,5$  Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Stativ. Fyret lyser, som følger:

1. Rødt i Pejl. fra  $50^{\circ}$  til  $67^{\circ}$ . 5. Grønt i Pejl. fra  $197^{\circ}$  til  $218^{\circ}$ .2. Hvidt i — -  $67^{\circ}$  -  $70^{\circ}$ . 6. Hvidt i — -  $218^{\circ}$  -  $222^{\circ}$ .3. Grønt i — -  $70^{\circ}$  -  $80^{\circ}$ . 7. Rødt i — -  $222^{\circ}$  -  $241^{\circ}$ .4. Rødt i — -  $80^{\circ}$  -  $197^{\circ}$ .

Brændetid: 12. August—24. April.

**2628. Norge. Langøy W.-Side. Innerøy Fyr tændt.**

(B. f. F. Nr. 28. Oslo 1934.)

S. for *Nyksund* i *Vesterålen* er paa W.-Siden af *Innerøy* paa  $68^{\circ} 58' 03''$  N.  $16^{\circ} 00' 06''$  E. tændt et nyt Fyr, *Innerøy* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med Gruppe-Formærkelser, To-Formærkelser. Flammens Højde: 12 m. Synsvidde:  $8,5$  Sm for hvidt,  $5,8$  Sm for rødt og  $4,5$  Sm for grønt Lys. Et lille Jernhus paa Underbygning. Fyret lyser, som følger:

1. Grønt i Pejl. fra  $341^{\circ}$  til  $15^{\circ}$ . 4. Rødt i Pejl. fra  $168^{\circ}$  til  $178^{\circ}$ .2. Rødt i — -  $15^{\circ}$  -  $137^{\circ}$ . 5. Hvidt i — -  $178^{\circ}$  -  $180^{\circ}$ .3. Hvidt i — -  $137^{\circ}$  -  $168^{\circ}$ . 6. Grønt i — -  $180^{\circ}$  -  $192^{\circ}$ .

Brændetid: 12. August—24. April.

**2629. Norge. Jæren. Kolnesholmene Fyr. Lysvinkel forandret.**

(B. f. F. Nr. 28. Oslo 1934.)

I *Kolnesholmene* Fyr paa c.  $58^{\circ} 53',3$  N.  $5^{\circ} 33',0$  E. er Lysgrænsen  $22^{\circ}$  — W. om *Hausen* og *Havbåen* — trukket W. over til  $24^{\circ}$  — 200 m W. om Stagen paa *Hausen*. Iøvrigt uforandret.

**2630. England. North Sunderland Havn. Fyr tændt.**

(N. t. M. Nr. 1843. London 1934.)

Paa Hovedet af Bølgebryderen er paa c.  $55^{\circ} 35'$  N.  $1^{\circ} 39'$  W., c. 60 m  $36^{\circ}$  fra *North West* eller *Outer Pier* hvide, faste Fyr, tændt et nyt Fyr, der viser rødt Et-Blink hver  $2\frac{1}{2}$  s. Flammens Højde:  $5,8$  m.

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

2631. (T). Frankrig. Lannion. Le Pestou<sup>1</sup>Baake forsvundet.  
(A. a. N. Nr. 45/2149. Paris 1934.)  
*Le Pestou* Baake paa c. 48° 45' N. 3° 36' W. er forsvundet.
2632. England S.-Kyst. Lyme Bugt. Abbotsbury Castle nedrevet.  
(N. t. M. Nr. 1885. London 1934.)  
*Abbotsbury Castle* paa c. 50° 40' N. 2° 38' W., c. 0,8 Sm 270° fra *St. Catherine's Chapel*, er nedrevet.
2633. England W.-Kyst. Appledore. Ledefyr tændt.  
(N. t. M. Nr. 1855. London 1934.)  
Følgende nye Ledefyr er tændt:  
a. Forfyr. Rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 4,9 m. En 4 m høj Baake. 0,24 Sm 225° fra Toldboden.  
b. Bagfyr. Rødt, fast Fyr. Flammens Højde: 6,7 m. En 4,6 m høj Baake. 61 m 162° fra Forfyret.  
Fyrene er overet i Pejling 162°.  
c. 51° 03' N. 4° 12' W.
2634. England W.-Kyst. Bristol Kanal. Flatholm Island. Vrag uskadelligjort.  
Vragafmærkning inddraget.  
(N. t. M. Nr. 1877. London 1934.)  
Vraget af Ketchen *Emily*, der ligger sunket paa c. 51° 24' N. 3° 05' W., 1,42 Sm 145° fra *Monkstone* Baake, er uskadelligjort, saaledes at mindste Dybde over Vraget er 12,8 m. Vraglystønden er inddraget.  
(E. f. S. Nr. 40/2316 1934.)

VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2635. Afrika W.-Kyst. Spansk Guinea. Cabo San Juan. Fyr atter tændt.  
(A. a. l. N. Nr. 44/1418. San Fernando 1934.)  
*Cabo San Juan* Fyr paa c. 1° 10' N. 9° 21' E. er atter tændt og lyser med normal Fyrkarakter.  
(E. f. S. Nr. 29/1782 1933.)

VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Melle- og Nord-Amerika.

2636. Cuba. Punta Mangle. Fyr atter tændt.  
(N. t. M. Nr. 1901. London 1934.)  
*Punta Mangle* Fyr paa c. 21° 16' N. 76° 18' W. er atter tændt og lyser med normal Fyrkarakter.  
(E. f. S. Nr. 42/2430 1934.)
2637. Mexiko W.-Kyst. Magdalena Bugt. Marey Channel. Grund findes ikke.  
(N. t. M. Nr. 1900. London 1934.)  
9,1 m Grunden, der i Kortet er angivet at ligge paa c. 24° 32' N. 111° 51' W., c. 8,7 Sm 79° fra *Redondo Point* Fyr, findes ikke.

2638. Mexiko W.-Kyst. Nedre Californien. Todos Santos Bugt. Ensenada Point Fyr.  
 Oplysning om Fyr.  
 (N. t. M. Nr. 43/2888. Washington 1934.)  
 Under Henvisning til E. f. S. Nr. 43/2483 1934 meddeles, at *Ensenada Point* Fyr  
 paa  $31^{\circ} 51' 25''$  N.  $116^{\circ} 38' 23''$  W. er synligt i Pejlinger fra  $208^{\circ}$  til  $109^{\circ}$ .  
 (E. f. S. Nr. 43/2483 1934.)

### VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2639. Jugoslavien. Sveti Antuna Kanal. Hrbošnjak Fyr forandret.  
 (O. z. P. Nr. 11/298. Split 1934.)  
*Hrbošnjak* Fyr paa c.  $43^{\circ} 39'$  N.  $15^{\circ} 44'$  E. er forandret til at vise rødt Et-Blink  
 hver  $5^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $4,5^s$ .
2640. Jugoslavien. Drvenik Kanal. Murvica Fyr forandret.  
 (O. z. P. Nr. 11/297. Split 1934.)  
*Murvica* Fyr paa c.  $43^{\circ} 28'$  N.  $16^{\circ} 03'$  E. er forandret til at vise rødt Lys med  
 En-Formærkelser hver  $8^s$ , Lys  $6,5^s$ , Mørke  $1,5^s$ .
2641. Syrien. Tripoli. Lystønde udlagt.  
 (A. a. N. Beyrouth, Oktober 1934.)  
 En Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver  $10^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $9^s$ , er udlagt  
 paa  $34^{\circ} 29' 38''$  N.  $35^{\circ} 51' 55''$  E.

### IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

2642. Forindien W.-Kyst. Malvan Bugt. Fyr forandret.  
 (N. t. M. Nr. 1912. London 1934.)  
 Det grønne, faste Fyr paa c.  $16^{\circ} 03'$  N.  $73^{\circ} 28'$  E. er forandret til at vise rødt,  
 fast Lys. Synsvidde: 4 Sm.

### X. Asiens E.-Kyst med Japan.

2643. Sunda Øerne. Java N.-Kyst. Probolingo. Lystønde udlagt.  
 (B. a. Z. Nr. 258/2963. 's-Gravenhage 1934.)  
 En rød Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver  $12^s$ , Blink  $5^s$ , Mørke  $7^s$ , er  
 udlagt paa  $7^{\circ} 42' 13''$  S.  $113^{\circ} 15' 55''$  E.  
 (E. f. S. Nr. 43/2492 1934.)
2644. Kinesiske Hav. Pratas Island. Fyr nedlagt.  
 (N. t. M. Nr. 1914. London 1934.)  
*Pratas Island* Fyr paa c.  $20^{\circ} 42'$  N.  $116^{\circ} 43'$  E. er nedlagt.  
 (E. f. S. Nr. 2/97 1933.)
2645. Kina. Min Floden. N.-lige Anduvning til Min-an Pass. Skær.  
 (N. t. M. Nr. 125. Shanghai 1934.)  
 Et Skær med  $7,3$  m Vand er fundet paa c.  $26^{\circ} 04'$  N.  $119^{\circ} 31'$  E.,  $1,52$  Sm  $193\frac{1}{2}^{\circ}$   
 fra *Lung-chiao* (*Stevens Pt.*) Baake. Skæret har faaet Navnet *Chen-shih*.

2646. **Sakhalin. Kap Marii (Mary). Fyr tændt. Taagesignal oprettet.**  
 (N. t. M. Nr. 1898. London 1934.)  
 Paa Kap *Marii* er paa c. 54° 18' N. 142° 16' E. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink. Ved Fyret er oprettet et Taagesignal med Klokke.
2647. **(P). Japan S.-Kyst. Osumi Gruppen. Vulkansk Ø.**  
 (N. t. M. Nr. 1883. London 1934.)  
 Paa Grund af et vulkansk Udbrud er der opstaaet en ny Ø paa c. 30° 47' N. 130° 18' E. mellem *Io Jima* og *Take Sima*. Det rapporteres, at Øen skal være c. 5 Sm i Omkreds.

## XI. 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:*
- R 65 India, West Coast. — Cochin river.  
 R 1859 England, Port of Bristol. — King road.  
 R 2797 North America, West Coast. — Anchorages of the coast of California.  
 R 679 Anchorages on east coast of Madagascar.  
 R 1610 England, East Coast. — North Foreland to Orfordness, including the entrance to the Thames.  
 R 3797 Cuba. — Cabo Maysi to Bahia Daiquiri.  
 † 2798 Plans in the bay of Panama.  
 T Supplement No. 4 to Norway Pilot, Part III.  
 T Supplement No. 5 to Baltic Pilot, Vol. II.  
 N 553 South America, East Coast. — Argentina. — Isla Leones to Cabo Aristizabal.  
 † 553 South America, East Coast. — Cape dos Bahias to Tova island.  
 R 1834 England, East Coast. — River Medway.  
 R 2287 Northern Russia. — Motovski gulf and approaches to Kola inlet.  
 R 304 France, West Coast. — Port Louis and Lorient.  
 R 1552 England, East Coast. — Approaches to Lowestoft.  
 R 2302 Gulf of Bothnia. — Tomsvarten to Tavvonsaari.

## Tillæg.

### I. Østersøen.

2648. **Danmark. Rødsand Rende. Rødsand N. Fyrbaake. Tønde inddrages.**  
 Under Henviisning til E. f. S. Nr. 43/2498 1934 meddeles, at den røde Spids-tønde paa 54° 33' (47") N. 11° 56' (04") E. (Spidstønde Nr. 2 N. fra paa *Rødsand Rende* E.-Side) inddrages den 1. December d. A.  
 (E. f. S. Nr. 43/2498 1934. Kort Nr. 292, 240, 291 og 279. Søm.-Fort. Side 57, Nr. 19.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**2649. Danmark. Limfjorden. Nibe. Vinterafmærkning. Oplysning om Dybde. Advarsel.**

Sommerafmærkningen i Sejlløbet fra *Draget* ind til *Nibe* Havn er inddraget for Vinterperioden og erstattet med sorte Klodsbøjer.




I Løbet af Efteraaret er der foretaget en Opmudring af de i Sejlløbet værende Banker i den E.-lige Side af Løbet, hvor Dybden ved daglig Vandstand nu er 2,8 m. Da Opgravningen kun er foretaget i en Bredde af c. 6 m, anbefales det Skibene at benytte Lods. c. 56° 59' N. 9° 38' E.

---



# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



**FUEL & DIESEL  
OIL**

BUNKERSTATION I  
FRIHAVNEN  
Kapacitet: 450 Tons pr. Time.

St. Annæ Plads 5. København K.  
TELEFON: 5455 — TELEGRAM-ADR.: UNITEDOIL



**DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI**



AKTIESELSKABET  
**BURMEISTER & WAIN'S**  
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

---

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

4 DOKKER  
INDTIL 13.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10—3000 H.K. PR. CYLINDER

AKTIESELSKABET  
**MARITIME AGENCY**  
(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450 Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35  
KØBENHAVN K

★

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTRER

**BUNKERKUL**

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

★

KONTRAHENTER FOR  
STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

**O**wners' &  
**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

**Price 13/-** postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
33, Amaliegade, Copenhagen.

## AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefoner: 40 - 91 &amp; 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr.: »Skibsværftets«

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinge for Skibe indtil 430 Fods Længde. Fabrikante af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler. 2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

**SEND DERES GAVE  
PR. TELEGRAM**

Gave-Telegrammer indtelefoneres direkte til

**STATSTELEGRAFEN**

Blomster, Chokolade, Cigarer, Eau de Cologne etc. etc.

**Skibsproviantering**

Schiffshandler

Ship Chandler

**H. S. Hansens Eftf. A/s**Telefon Central 389  
Efter Kl. 6 Ordruk 3086Amaliegade 43,  
København K.

Lager af alle Skibsfornødenheder

**IVER C. WEILBACH & CO**  
SØLVER & SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027  
Grundlagt 1744Telegr.:  
Compasweilbach

Specialforretning: Kompasser &amp; Nautiske Instrumenter

**Hellerup Kulimport A/s**

TUBORG HAVN

Telefon Hellerup 20 — 803 og 660

IMPORT AF

Kul ▲ Koks ▲ Cinders  
Briketter ▲ Brænde

## DAMPKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 &amp; 4248 - Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

**MARIUS NIELSEN & SØN**

Edsv. Skibsmæglere &amp; Dampskibsrederi

DAMPKIBS- & HAVARIAGENT  
BEFRAGTNINGSFORRETNINGTel.-Adr.: »Mariusens«  
Statstelefon 196Kalvebod Brygge 4  
København V.**SCANDINAVIAN COAL BUYERS****IN A NUTSHELL**

GUIDE TO SCANDINAVIAN COAL IMPORTERS,

COAL AGENTS AND SHIPOWNERS

Price, 10/-, post free.

SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE

(The International Weekly)

33, Amaliegade

Copenhagen, Denmark

AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

**Assuranceforeningen Skuld**

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12,267 · 12,432 &amp; 12,732 · TELGR.-ADR.: »SKULD«

STIFTET 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND

CA. 1.600.000 KR.



Overtager: 1) Ansvarsforsikring (derunder overskydende Kollisionsansvar) for Damp-, Motor- og Sejlskibe · 2) Forsikring af Hyreansvar i Sygdoms- eller Forlistilfælde · 3) Forsikring af Ansvar for Besætningens Effekter i Forlistilfælde · 4) Strikeforsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund af Strike eller Lockout.

FOREIGN BUNKERING

TOWAGE

STEVEDORING

PROVISION-

AGENTS

**DANISH MARITIME SERVICE**TELEGRAMS:  
"AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

**COPENHAGEN**

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 48

TORS DAG 29. NOVEMBER 1934

41. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1934

Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleumsselskab A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegrafskibsselskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phønix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugsererselskaber.

## FRA UGE TIL UGE

Af Axel Gerfalk.

### SKIBSFARTSKONFERENCEN I LONDON

SOM bekendt er Afholdelsen af den internationale Skibsfartskonference, som International Shipping Conference har indkaldt i Samraad med Handelsminister Runciman og Chamber of Shipping, blevet udsat til medio Januar.

Et Ritzau Telegram fra London fortæller:

»Om en Overenskomst mellem Storbritannien, de skandinaviske Lande og Holland angaaende den Fremgangsmaade, som skal følges for at faa gennemført en Rationalisering af de internationale Handelsflaader, foreligger der i Dag Oplysninger.

I en fælles Meddelelse fra Danmarks, Sveriges, Norges og Hollands Ministre i London hedder det, at disse Lande er enedes med Storbritannien om, at den første Foranstaltning i en Plan til Genoprettelse af Ligevægten maa træffes af de direkte interesserede Redere. De paagældende Regeringer erklærer sig iøvrigt rede til at forhandle med andre Lande, hvis Regeringshjælp er nødvendig til gennemførelsen af en Rationaliseringsplan. De paagældende diplomatiske Repræsentanter har underrettet Storbritannien om, at deres Regeringer er Tilhængere af en Afskaffelse eller en Begrænsning af ikke økonomiske Subventioner. Den danske, den svenske, den norske og den hollandske Regering regner med, at der paa Grundlag af Drøftelser, som har fundet Sted mellem dem indbyrdes angaaende forskellige Planer til at raade Bod paa den nuværende Skibsfartssituation, vil blive forelagt den internationale Skibsfartskonference, som, efter hvad man menr at vide, vil træde sammen i London i en nær Fremtid, forskellige Forslag.«

For vore Læsere indeholder dette Telegram ikke meget nyt. Lidt overraskende virker det dog, at Telegrammet fortæller, at de paagældende Gesandter har meddelt, at deres Regeringer er Tilhængere af en Afskaffelse eller Begrænsning af ikke økonomiske Subventioner.

Denne Meddelelse virker først og fremmest noget *post festum* paa Baggrund af de Udtalelser, som officielt er fremkommet i England, og hvoraf det fremgaar, at man ikke agter at drøfte Subsidiernes Afskaffelse. Dernæst maa det siges at være ejendommeligt, at de fremkommer paa et Tidspunkt, hvor den ene af Parterne — Holland — har bebudet at ville knæsette Subsidie-Princippet. Ligesom det af den engelske Trontale fremgaar, at England i alt Fald midlertidig vil yde Statstilskud til sin Handelsmarine.

Den eneste Forklaring er saa den, at de Subsidier, som England og Holland agter at yde deres Skibsfart, falder ind under det ejendommelige Begreb »økonomiske Subventioner«. Hvornaar og i hvilke Tilfælde er Statsstøtte økonomisk, og hvornaar er den uøkonomisk? Og hvem skal afgøre dette? Naar Begrebet knæsettes, som det nu er gjort, kan man trygt sige, at ethvert Skibsfartsland, der yder eller agter at yde Subsidier, med Overbevisning vil hævde, at den særlige Form for Statsstøtte, som dets Regering yder den nationale Skibsfart, ikke paa nogen Maade kan kaldes en uøkonomisk Subsidie.

Der er forøvrigt sket en ejendommelig Kovending i den engelske Fagpresses Holdning i dette Spørgsmaal. Indtil for ganske nylig førte samtlige engelske

Skibsfartsblade en ubarmhertig Krig mod alle Lande, der ydede Statsstøtte til deres Skibsfart. Særlig fraadede den imod De forenede Stater og Italien. Nu har Piben faaet en anden Lyd. I de sidste fjorten Dage har disse Fagblade ret enstemmigt forklaret, at man ikke maa se altforsidigt paa de amerikanske Subsidiar, og at vi allesammen jo ved, at Bygningen af et amerikansk Skib paa et amerikansk Værft var saa langt dyrere end de Skibe, andre Lande byggede paa deres Hjemlands Værfter, og derfor var der ikke noget urimeligt i, at Staten i saadanne Tilfælde ydede Statsstøtte. I gamle Dage, eller bare for en Maaned siden, vilde de samme Blade have hævdet, naar de fra amerikansk Side blev stillet overfor et saadant Argument, at saa var der en nærliggende Udvej: at bygge sine Skibe paa de Værfter, hvor man bygger billigst. Men af en eller anden Grund passer dette Ræsonnement ikke ind i den øjeblikkelige, men noget obskure Situation. Man spørger uvilkaarligt sig selv: hvorfor denne Koldbøtte? Hvad ligger der bag ved denne venligere Indstilling? Næppe kan det være den Pris, som Amerika har forlangt for at deltage i den internationale Skibsfartskonference. For den er betalt: den lød paa Fjernelsen af Afskaffelse af Subsidiar fra Konferencens Dagsorden.

Men hvad er da Grunden? Der er ikke saa mange Muligheder. **Den mest nærliggende er den, at man er kommet til den Opfattelse, at det er umuligt for Englands Handelsflaade at konkurrere paa lige Fod med andre Nationers Handelsflaader, og at Statsstøtte til Skibsfarten for Englands vedkommende derfor ikke vil blive af temporær Karakter.** Det oprindelige Krav om Statsstøtte til Englands Handelsflaade var tidligere begrænset til Trampskibene, men i den sidste Tid vokser Kravet herom ogsaa fra Ruteselskaberne, og den nuværende Sammensætning af det engelske Parlament er sympatetisk indstillet overfor dette Forlangende. Det er ogsaa en Kendsgerning, man gør vel i at tage i Betragtning.

Hvis denne Opfattelse af Situationen er den rigtige, er Udsigten til gode Resultater af den internationale Skibsfartskonference mindre end nogensinde. England vil saa ikke være særlig interesseret i at finde den Fællesnævner, der kunde muliggøre en Tvangsoplægning af overflødig Tonnage. Der er jo stærke Kræfter i Bevægelse i engelske Rederkredse for at tvinge igennem, at ved en Oplægningskalkule benyttes Tonnagetallene fra 1914 og ikke fra 1934. England og Tyskland er de to eneste Skibsfartslande, der har mindre Tonnage i 1934 end i 1914. Alle andre har meget mere Tonnage i Dag end før Krigen og vil selvfølgelig ikke forhandle paa en 1914 Basis — vinder derfor denne engelske Tanke Terræn, vil Konferencen sprænges ligesaa hurtigt som den verdensøkonomiske Konference blev sprængt sidste Aar. Og ingen vil sikkert beklage dette mere end Handelsminister Runciman, der af ærligt Sind og med sin store Skibsfarterfaring har sat meget ind paa at finde den fredelige og for alle fordelagtige Løsning af Skibsfartens største Problem. Men desværre tyder meget paa, at den tunge konservative Ende i Samlingsregeringen og i Parlamentet ikke ser Øje til Øje med ham.

## DEN NYE KNIPPESBRO

SOM allerede tidligere er skrevet paa dette Sted, er det af vital Betydning, at den nye Knippelsbro, som skal afløse den nuværende interimistiske Bro, bliver af en saadan Art, at den vil tilfredstille alle rimelige Forlangender, som Skibsfarten og Gadetrafikken maa stille til en Bro, der skal svare til Trafik-Kravet i de kommende Menneskealder.

I nedenstaaende Skrivelse til Københavns Magistrat gør Dansk Dampskibsrederiforening, Grosserer-societetets Komite og Industriraadet sig til Talsmænd for

en Opfattelse, som sikkert deles af den overvejende Del af Københavns Befolkning. Skrivelsen lyder:

»Den 30. Juni 1926 henvendte Dansk Dampskibsrederiforening, Grosserer-Societetets Komite og Industriraadet sig saavel til Københavns Magistrat som til Havnebestyrelsen angaaende en Forbedring af Færdselsforholdene til Amager.

Henvendelsen resulterede i Nedsættelsen mellem Magistraten og Havnevæsenet af Fællesudvalget af 3. Februar 1927, hvis Arbejde førte til Vedtagelsen af Overenskomsten mellem By og Havn af 5. Januar 1929, senere suppleret med Tillægsoverenskomst af 24. November 1932.

Ifølge Forslaget til Overenskomsten skulde de daværende Broer ombygges til halvhøje Broer, der i de ledsagende Planer regnedes at ville faa Brobanen liggende mellem 7.0 og 8.0 m over D. V. for Langebros og mellem 5.2 og 6.0 m for Knippelsbros Vedkommende, men senere er den oprindelige Plan ændret derhen, at den midlertidige Langebro, som paa udmærket Maade viste sig i Stand til at forbedre Trafikforholdene for denne Bros Vedkommende, »forbliver til sin nuværende Anvendelse«, at den gamle bevægelige Børsbro efter Nedlægning af Sporet i Havnegade er blevet erstattet med en noget højere fast Bro, at Torvegade udvides i Bredden, samt endelig at Knippelsbro ombygges til halvhøj Bro.

Da Opgivelsen af Havnesporet i Kristiansgade muliggjorde, at man kunde hæve Knippelsbro, saa Brobanen laa mellem 5.7 og 6.5 m over D. V., udbød man den halvhøje Bro med denne Højde, skønt dette i Forbindelse med Forhøjelsen af Børsbroen medførte, at den tilsluttede Rampe paa Sjællandssiden først vilde ende omtrent midt ud for Børsen.

At dette sidste vakte Betænkeligheder indenfor Grosserer-Societetets Komite kan ikke undre, ikke mindst naar henses til, at det i det under 7. September 1857 meddelte Skøde er paalagt Grosserer-Societet »bestandig at vedligeholde Børsbygningens nuværende arkitektoniske Ydre«, og skønt det af Grosserer-Societetets Komite anerkendes, at der fra Havnevæsenets Side er taget vidtgaaende Hensyn til denne Side af Spørgsmaalet gennem det af Professor Gottlob udarbejdede Forslag, saa maatte Komiteen dog mene, at det Forhold, at Rampen i Kristiansgade paa Hjørnet ud mod Børggade vil komme til at dække ca. 0.7 m af Børsens Sokkel, betød en saadan Ændring af Børsbygningens arkitektoniske Ydre, at Spørgsmaalet i Henhold til Skødets heromhandlende Bestemmelse maatte finde sin Afgørelse i Indenrigsministeriet.

Naar Komiteen i sin Skrivelse herom til Indenrigsministeriet af 2. Marts 1934 udtalte, at Komiteen »kun tvungen af Omstændighederne for sit Vedkommende vil kunne tiltræde det af Professor Gottlob udarbejdede Projekt«, laa heri, som det fremgik af den øvrige Skrivelses Indhold, udtrykt Tvivl om, at den foreliggende Plan løste Brospørgsmaalet paa den bedst mulige Maade.

Denne Tvivl er senere blevet bestyrket, dels gennem de mange alternative Projekter, som er indsendt af de tilbudgivende Firmaer, og af de Betragtninger, som er lagt til Grund for disse, dels gennem den offentlige Drøftelse, der siden har fundet Sted.

Der skal her peges paa,

1) at Erfaringerne fra Langebro i den siden 1930 foreløbne Tid har godtgjort, at en bred Lavbro er bedre egnet til hurtig Afvikling af den opsamlede Trafik end forudsat, da Overenskomsten affattedes;

2) at den Tilskyndelse til Ombygning af Bugserbaade, Lægere og Paketter, som forudsattes i denne Overenskomst, i væsentlig Grad er formindsket ved den ændrede Overenskomst om Langebro, ifølge hvilken denne Bro indtil videre forbliver lav, ligesom det efter de hidtil fremkomne Oplysninger maa betvivles, at en fri Gennemsejlingshøjde af 5,7 m i den Grad som forudsat vil formindskede Oplukningernes Antal, i hvert Fald ikke uden betydelige økonomiske Ofre for Skibsfarten;

3) Byens anspændte Budget og de Ønsker, Handelen, Skibsfarten og Industrien har med Hensyn til Billiggørelse af Havnens Benyttelse ved lavere Takster og forbedrede Besejlings- og Losseforhold, i høj Grad bør tages i Betragtning;

4) at der ved Bygningen af en Lavbro vil spares henved 1 Mill. Kr., herunder Profileringsarbejderne ud for Børsen, hvilke Arbejder overfor Komiteen er anslaaet at ville andrage ca. 300.000 Kr.;

5) at de hidtidige Erfaringer viser, at Broerne har maattet ombygges i Løbet af væsentlig kortere Tid end deres Konstruktion krævede, samt endelig

6) de Ulemper, som er konstateret ved Anvendelsen af den allerede i Brug tagne Interimsbro Nord for Knippelsbro.

## FRA UGE TIL UGE

FORTSAT FRA SIDE 536

Under Henviſning hertil tillader underskrevne Organisationsler sig herved at fremsætte en indtrængende Anmodning om, at Forhandlingerne om den nye Knippelsbro hurtigst muligt føres til Ende, og at der ved disse Forhandlinger i videst muligt Omfang tages Hensyn til de fra Landtrafikens Side fremsatte Ønsker om en bred Lavbro, og til de fra Skibsfartens Side fremsatte Ønsker om en bredere Gennemsejling, naar der løvrigt hverken i Erstatninger til Grundejerne, Anlægsomkostninger eller Driftsomkostninger bindes større Beløb, end disse Hensyn og Hensynet til, at de nuværende Forhold hurtigst muligt bringes til Ophør, kræves.

De Betragtninger, der her gøres gældende, er yderst overbevisende. Forhaabentlig vil de ogsaa overbevise den høje Magistrat. Dansk Søfarts Tidende vil gerne hertil føje den Betragtning, at det vilde være ganske meningsløst at omskabe Knippelsbro til en halvhøj Bro og gennemtvinge betydelige økonomiske Ofre for Skibsfarten ved Ombygning og Bemanning af Bugser-

baade etc., naar disse Ofre gøres meningsløse af den Omstændighed, at Langebro bibeholdes som Lavbro. For det vilde være topmaalt meningsløst at give sig i Lag med ogsaa at ombygge den fortæffelige Langebro, der i endnu mange Aar paa effektiv Maade vil svare til al Trafik-Krav. Det er der desuden slet ikke Penge til.

En Lavbro vil altsaa være fuldt tilfredstillende, blot den er bred nok til at sikre en hurtig Passage for Gadetrafikanterne. For ogsaa at øge Skibstrafikens Hastighed gennem Broen og for at mindske Kollisions-Risikoen vil det selvfølgelig være af den største Betydning, at ogsaa Sejlløbet gennem Broen gøres saa bredt som muligt. Denne Mulighed foreligger i det her i Bladet tidligere omtalte Saabye & Lerche plus Vølund's Forslag til en ny Knippelsbro. Det kalkulerer med et Sejlløb, der er 9 Meter bredere end de andre foreliggende Planer. Dets Gennemførelse vilde være en stor Vinding baade for Skibsfarten og for Gadetrafikken.

## “DANSK SØFARTS TIDENDE”S FRAGTBERETNING

København, den 27. November 1934.

I de sidste Uger har der været ualmindelig liden Bevægelse i Fragtmarkedet som Helhed, og faktisk er det kun La Plata, som har haft nogen Forretning af Betydning. Salænge Forholdene er saaledes, siger det sig selv, at der vanskelig kan komme en Bedring i de overseiske Markeder, men Haabet staar alligevel til, at den længe ventede bedre Efterspørgsel skal sætte ind, og derved automatisk ophjælpe Fragtmarkedet. De europæiske Markeder maa vel siges at se lidt lysere ud, da der har været gjort betydelige Forretninger i den senere Tid i Kul, Korn, Træ etc. etc., men det gaar langsomt med at bringe Raterne op paa et saadant Niveau, at der med Rette kan tales om nogenlunde normale Tider.

### TRÆLASTMARKEDET

En lang Række Baade rapporteres sluttet, uden at det er lykkedes at forbedre Raterne i nogen væsentlig Grad, selv om der ogsaa har været Slutninger fra Pladser, hvor Isrisiko plus Chance for daarligt Indtagende og langsom Ekspedition — spiller ind.

6/900 Std. Hernøsand/London indikerer 29/, og andre Noteringer ligger omkring samme lave Niveau.

Slutninger: 1050 Fv. Uleåborg/Antwerpen 29/9d.; 580 Std. Kotka & Trångsund/Antwerpen 32/-, Props; paa Dæk 28/6d.; 530 Std. Kotka & Trångsund/Rochefort 42/6d.; 365 Std. Wifstavarf/Antwerpen 40 Belgas; 520 Std. Bureå/Vilvorde 46 Belgas; 480 Std. Trångsund/Brussels 190 Frcs.; 1200 Std. Wiborg & Kotka/Sharpness 36/-; 1100 Std. Piteå, Ørnsköldsvik & Sundsvall/Grækenland-Alexandria, henholdsvis 52/6, 50/-.

Leningrad er ualmindelig stille med faa Trælast Ordre. Enkelte Ladninger Korn udbydes, men Markedet mangler Liv.

Canada: har kun ganske enkelte Ladninger til lave Rater, saaledes St. John/W.B.E.I. 50/- basis 750 Std.

### KUL, KOKS etc.

Raterne er decideret fastere, men nogen følelig Opgang er der endnu ikke Tale om. Koks Tyne/København noteres i 6/6d. 6/9, for 2000 T. London/København 15/2000 Koks 6/6, Immingham/Aalborg 3500 T. Kul 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d., Grangemouth/Aalborg 3400 T. 4/3d., Forth/Karrebæksminde 1700 T. 4/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d., Boston/Vejle 1500 T. 4/9d., Methil/København 3400 T. 4/-, 2000 T. Losning, Danzig-Gdynia/København indikeret 4/- for 4/4500 T.

### MIDDELHAVET etc.

Kulbefragtingen har været ret stille, dgo er Tendensen nu igen bedre, især for den mindre Størrelse. Wales/Barcelona 2800 T. 9/6d. 4000 T. 9/-, Marseille

4400 T. 7/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d., Sfax 2600 T. 8/-, Port Said 7800 T. 6/- à 6/3d., Vestitalien 7500 T. 6/3d., 4500 T. 6/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d., Østkysten/Vestitalien 6/3d. 6/6d. 7/500 T., Alexandria 6/6d. 6300 T., Rotterdam/Vestitalien 65/7200 T. 6/3d.

Frugt og Jordnødraterne er nogenlunde uforandrede, og forøvrigt noteres: Esparto i 15/6d. 16/-, Alexandria/Hull 8/- à 8/3d., Port Said/Nordnorge 1600 T. Salt 12/6d., Sfax/Immingham 2500 T. 9/3d., Sortehavet/A-Hamborg 10/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d., Danmark 11/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d., Sortehavet/Vladivostok 17/- 17/6d. f.i.o.

### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Der er ingen Forbedringer eller mere Omsætning; Montreal/Cork og Limerick ses sluttet til 2/-, Bristol 1/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d., Cuba/Bordeaux 3800 T. 15/-, Hampton Roads/Rio 9/-, Skrahjern Range/Gesle 2000 T. \$4.00 f.o.b. Fra Vestkysten gøres en Del paa Lumpsum Basis til Østen og til U.K. ca. 19/6d. f.i.o.

### SYD-AMERIKA

Udgaaende Kulrater ligger stadig nede paa 8/9d. à 9/- fra Wales til B.Aires, 10/6d. Danzig el. Gdynia. Det hjemgaaende Marked er relativt livligt, uden at det er lykkedes at forbedre Fragtraterne. Et større Udbud af Tonnage i Ballast har selvfølgelig ikke kunnet forbedre Positionen, men naar La Plata omtrent er det eneste Marked, hvor der gøres noget, maa der uvilkaarligt blive Overflod af Tonnage. For Januar indikeres ca. 16/6d. 7/8000 T., 17/- 17/6d. handy basis U.K. A/Rotterdam.

Rosario/p.p. U.K. A/Rotterdam 6500 T. 17/- December/Januar. Rosario/Los Angeles-Vancouver Range 5500 T. 18/- option U.S.A. til samme Rate. San Lorenzo/U.K.H./Hamborg 7500 T. 17/3d. Januar/Februar; 5500 T. 17/6d. Januar; 5500 T. 18/3d. December/Januar. San Lorenzo/p.p. U.K. 8600 T. 17/-, 6200 T. 17/3d. December. B. Blanca/Antwerpen 12000 T. 14/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. Februar/Marts. B. Blanca/Gulfen 21/6d. 23/- Oats. Chile/B1Hamborg 6900 T. 19/6d. Januar/Februar; 9000 T. 19/- December/Januar.

### ØSTEN

er stadig uvirksom. Sydaustralien/Europa indikerer 25/6d. Option. Shanghai 13/9d. Sydney/Shanghai 11/9d. Bombay/U.K. Kont. 6000 T. 22/- d.w., Rangoon/U.K. 25/- Ris 27/6d. Bran. Saigon/Frankrig 24/- Ris 24/9d. Majs December, 6d. mere Januar. En Parcel paa 5000 T. er gaaet til 23/- December. Durban/U.K. 7300 T. December 15/6d.

### TIMECHARTER

2800 T. 3 Rundrejser Vestindien \$1.25.

8700 T. del. S. Atlantic redel. U.K.Kont. 80 Cents.

# HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

## MANGEL PAA SMAASKIBE?

Gennem mange Aar er der næsten ikke blevet bygget Smaaskibe her i Landet, siden 1919 er der kun bygget fire Skibe under 100 Tons Brutto her i Landet, og de er bygget paa i hvert Fald tre forskellige Værfter: Frederikshavn, Svendborg og Marstal, udtaler Forretningsfører Christensen i Nørrejylland Søforsikring til Aalborg Stiftstid. Grunden til, at Skibsbygningen saaledes er omtrent ophørt, ligger lige for. Smaaskibssejladsen har gennem lange Tider budt sine Udøvere saa ringe Afkastning, at det ikke har været let at faa noget til Fornylse, og Pengeinstitutterne er gennemgaaende meget forsigtige med at laane Penge ud til Anbringelse i Skibe, i hvert Fald gør de det ikke uden fin Kaution. Det har sin særlige Forklaring, idet Søpanteretskrav, som let kan opstaa, gaar forud for andre Hæftelser.

For Tiden er det let at købe Skib i Tyskland, idet den tyske Stat som Led i sine Foranstaltninger mod Arbejdsløsheden yder et Tilskud paa indtil 40 pCt. til Bygning af et Skib, der skal afløse et, som enten hugges op eller sælges til Udlandet. Følgen er, at der kun er lav Pris paa ældre tyske Skibe. Men alligevel kan de ikke erhverves

af danske Skippere. Valutacentralen nægter at stille Valuta til Raadighed. Det er selvfølgelig ærgerligt for dem, der gaar og gerne vil have Skib, men som ikke kan faa det; paa den anden Side maa det vist siges at være meget godt, for blev der givet frit Løb for Køb af tyske Skibe, vilde vi faa en gammel, uhensigtsmæssig Smaaskibsflaade, som ikke kunde tage Konkurrencen op med Tyskernes ny Skibe, naar de igen kommer frem i vore Farvande; for Tiden mærker vi dem overordentlig lidt paa Grund af Valutaforholdene, der gør det umuligt for Tyskerne at konkurrere med os.

Men netop fordi Tyskerne maa holde sig hjemme, er der saa meget mere Brug for danske Skibe. Der ligger her et Problem, som Lovgivningsmagten efter min Opfattelse maa tage op, og Omstændighederne indbyder til det: det vil give Beskæftigelse til mange Mennesker. Som jeg sagde før, slutter Hr. Christensen, er Sejlskibserhvervet saa økonomisk udmarvet af de mange daarlige Aar, det har bag sig, at det er nødvendigt, at Staten træder til, for at Sagen kan blive bragt over det døde Punkt. Der maa ydes Hjælp til Smaaskibsbygningen ligesom det sker i Tyskland.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Indkomne Skibe i Københavns Havn i Oktober Maaned 1934

Nation	Antal	Register tons
Danske .....	1,385	360,030
Svenske .....	333	83,435
Norske .....	23	24,083
Tyske .....	79	22,490
Engelske .....	18	15,464
Franske .....	1	813
Finske .....	36	35,885
Russiske .....	3	3,328
Hollandske .....	31	15,292
Letlandske .....	2	1,594
Estlandske .....	9	2,539
Islandske .....	3	2,027
Amerikanske .....	7	21,910
Polske .....	2	2,325
Danzigske .....	1	1,527
Australske .....	1	535
Ialt....	1,934	593,277

### Polens Kuleksport i Oktober Maaned

Gesandtskabet tillader sig herved at indberette Tallene for de fra Polen i Oktober Maaned d. A. eksporterede Kvantale Kul saaledes som Eksporten fordeler sig paa de forskellige Lande:

	i 1000 Tons
Østrig .....	124
Ungarn .....	1
Den fjerne Orient .....	7
Czekoslovakiet .....	38
Sverige .....	198
Norge .....	46
Danmark .....	40
Finland .....	52
Frankrig .....	79
Belgien .....	25
Holland .....	18
Irland .....	86
Schweiz .....	11
Italien .....	193
Jugoslavien .....	9
Grækenland .....	4
Nordafrika .....	7
Argentina .....	6
Ægypten .....	8
Bunkerkul .....	37
Ialt 989	
Danzig .....	39
Ialt 1028	

### Ny Politianmeldelse mod Søfyrbødernes Forbund

Da Kongens Foged i sin Tid indfandt sig hos Søfyrbødernes Forbund for at inkassere Bøderne paa de 30,000 Kr., som den faste Voldgift havde idømt Forbundet for ulovlig Strejke, fandt man som bekendt et tomt Penge-skab. Siden, da Forbundet blev erklæret konkurs, viste det sig, at et tilsvarende Beløb var udbetalt til en tysk Broderorganisation. Skifteretten indgav i den Anledning Klage til Politiet, men Undersøgelsen endte med, at Anklagemyndigheden bestemte, at der paa det foreliggende Grundlag ikke kunde foretages mere. Dermed skulde man

tro, at Sagen var bragt ud af Verden, tilmed da Bøderne for længe siden var betalt; men nu er imidlertid indtraadt en ny Situation. Politiet har nemlig nægtet at udlevere Kvitteringen fra den tyske Broderorganisation. Forbundet har saa forsøgt at faa Kvitteringen udleveret ved Fogedretten Hjælp, og da dette ikke er lykkedes, har man nu appelleret til Landsretten.

Efter hvad »Børsen« erfarede ved en Henvendelse til Opdagelsespolitiet Chef, Hr. I. Stamm, er Grunden til, at Politiet ikke vil udlevere Kvitteringen, den, at der fra privat Side er indgaaet en ny kriminel Anmeldelse mod Forbundet. Hvad denne Anmeldelse gaar ud paa, ønsker Politiet ikke at oplyse, men formentlig drejer det sig om Mysteriet med de 30,000 Kr.

### Radiokursus paa Nordby Navigationsskole

Ministeriet for Søfart og Fiskeri har oprettet en Radioafdeling paa Nordby Navigationsskole. Ved de paa Skolen stedfindende Radiokursus, hvoraf det første er paa-begyndt den 15. f. M., vil der blive meddelt fornøden Undervisning til Erhvervelse af samtlige de i Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenets Bekendtgørelse af 22. Marts 1933 omhandlede Certifikater. De omhandlede Kursus vil blive afsluttet med Prover i Tilslutning til de nautiske Eksaminer paa Nordby Navigationsskole, sædvanligvis ved Midten af April og Oktober.

### Udbygning af Weser til Trafikkaare for større Skibe

Generalkonsul Marinus L. Yde indberetter til Udenrigsministeriet:

Medens der er blevet stille om Hansa-Kanalen, som den nye Regering jo vilde gennemføre omgaaende, synes man at gaa noget mere arbejdsmæssigt frem med den saakaldte Weser-Kanal.

Kanaliseringen af Weser-Floden fra Minden til Bremen er paabegyndt, og der forventes saa rigelige Midler stillet til Disposition, at en planmæssig, uafbrudt Fortsættelse af Arbejderne kan sikres. Naar Kanaliseringen af Weser er ført igennem op til Minden, skal det være Hensigten at gaa i Gang med Udbygningen af Weser fra Minden op ad Floden indtil Hannoversch-Münden. Den ledende Tanke er, at det af Hensyn til det tyske Riges Trafikpolitik og navnlig det tyske Vandbygningsvæsen er en Statsopgave at udbygge Rigets Trafikveje til de tyske Havnestæder og at lægge stærkere Vægt paa de naturlige Syd-Nord-Forbindelser i Modsætning til Vest-Øst-Forbindelserne, der kun kan fremstilles ved Hjælp af kunsige Vandveje.

Statssekretær Koenig fra Rigstrafikministeriet har fornylig paa den saakaldte »Wesertag« talt om: »Den tyske Weser i Rigsvandvejenes Ramme«. Efter et historisk Tilbageblik over de sidste 100 Aar i Weser-Skibsfarten paa-pegede Taleren, at Kanaliseringen af Weser tidligere blev behandlet som et Projekt, der i første Række havde til Formaal at sikre Vandforsyningen til den saakaldte »Indlandskanal«, der nu nærmer sig sin Fuldførelse. Gentagne Opfordringer til Rigsdagen om at bevilge Midler til Kanaliseringen af Weser blev afvist, fordi Rigsdagen ikke ønskede at begunstige en stærk Fremskyndelse af Indlandskanalen.

Det er nu almindelig anerkendt i de tyske Finans- og Trafikkredse, at ikke alene de tyske Rigsbaner, men ogsaa de andre store Trafikinstitutioner maa bestræbe sig for saa vidt muligt at lede Godsbefordringen over de tyske Havnestæder og med alle Midler udbygge de Trafikveje, der

fører til disse Havne. Anlæg af Vandveje er efter sit inderste Væsen en Havnestadspolitik. Kanaliseringen af Weser og denne Udbygning til en ydedygtig Trafikaare for store Skibe er derfor et nødvendigt Led i dette Arbejde.

Saavidt Foredragsholderen, Hr. Koenig. Det centrale i Sagen er dog naturligvis det, at det er muligt at arbejde med den Art ellers urentable Projekter, fordi den saakaldte frivillige Arbejdstjeneste yder billig Arbejdskraft.

### Gennemsejling af Broerne.

Ifølge derom modtagen Meddelelse har Ministeriet for offentl. Arbejder under 19. d. M. tilskrevet Kbhvn.s Havnebestyrelse saaledes: »I Anledning af Havnebestyrelsens Skrivelse af 8. d. M. foretager Ministeriet med Gyldighed fra den 1. Januar n. A. at regne følgende Ændringer i Reglementet for Ordens Overholdelse m. m. i Københavns Havn af 4. Juli 1928.

§ 9 affattes saaledes:

Knippelsbro og Langebro aabnes for Passage i Tiden fra Kl. 6 til Kl. 21.

Paa Søn- og Helligdage aabnes disse Broer dog kun til Kl. 11 og fra Kl. 17 til Kl. 18. Paa Grudlovsdagen aabnes Broerne til Kl. 12 samt fra Kl. 17 til Kl. 18.

Uden for de nævnte Tider kan, naar Forholdene tilsteder det, Broerne aabnes efter Begæring til de respektive Brofogder, hvilken Begæring maa være fremsat senest 1 Time, før Bropersonalet forlader Broerne om Eftermiddagen (Søn og Helligdage etc. senest ½ Time, før Personalet forlader Broerne henholdsvis Formiddag eller Eftermiddag), og mod Erlæggelse af Ekstrabetaling, hvis Størrelse fastsættes af Havnedirektøren.

De i Ordensreglementet iøvrigt anførte Klokkeslet ændres saaledes, at de angives med Tallene 0—24.

### Bronce Propeller for berømte Skibe

Det hurtigste Motorskib i Verden, skriver »Scandinavian Shipping Gazette«, blev for kort Tid siden udstyret med Bronze-Propeller fra Firmaet Theodor Zeise, Altona, Elbe.

Hurtig Levering er ofte af afgørende Betydning, naar en Propeller er bestilt, og Theodor Zeise ligger inde med flere Rekorder i saa Henseende. En Propeller, vejende 11 Tons, blev saaledes leveret 11 Dage efter, at den traadløst var bestilt til det norske Ruteskib s.s. »Stavangerfjord«. Da Skibet naaede sit Hjemsted, laa Propelleren og ventede paa det, saa Rederiet undgik enhver Form for Tidsspilde. Firmaet har modtaget Ordre paa to Bronze-Propeller til Dampskibet »Scharnhorst«, som er under Bygning paa Deutschen Schiff- und Maschinenbau Aktiengesellschaft Werk A/G »Weser« i Bremen. Disse Propeller er konstrue-

ret efter det allersidste Zeise Patent med en Diameter af 5,500 mm. Raamaterialets Vægt til hver Propeller andrager 25,000 kg, men den leverede Propeller vejer kun 16,500 kg.

Firmaet Theodor Zeise blev startet i 1868, og er den eneste industrielle Virksomhed i hele Verden, som udelukkende fremstiller Propeller. Zeise-Propellerens Verdensberømmelse hviler paa et sundt Grundlag af 70 Aars videnskabelige Undersøgelser og praktiske Erfaringer, og Firmaet leverer Propeller af enhver Størrelse og for de største saa vel som for de mindste Skibe. I Løbet af Aarene har Theodor Zeise leveret ikke mindre end 60,000 Propeller, og Firmaet ligger inde med enestaaende statistisk Materiale, som Vidnesbyrd om dets Propellers fremragende Egenskaber og visende de Resultater, som er blevet opnaaet ved Brugen af dem. Dets herværende Repræsentant er Firmaet Kay Dyhr.

## PERSONALIA

### Fylder 70 Aar

Dansk Søfarts Tidende henleder Opmærksomheden paa, at en af Skibsfartens gamle Ege, Skibsreder A. N. Petersen den 15. December fylder 70 Aar. Samtidig kan Skibsreder A. N. Petersen, der i en Aarrække var Japans Generalkonsul i Danmark, fejre 25 Aars Jubilæum som Direktør for Det Danske-Franske Dampskibsselskab.

A. N. Petersen er af gammel Sønandsæt. Han fødtes i 1864 og er Søn af afdøde Skipper og Skibsejer Hans Petersen. Han sejlede i mange Aar, først som Styrmand og fra 1897 som Fører.

Hans store Arbejdsevne, hans aldrig svigtende Loyaltitet og store Indsigt skaffede ham en Række Tillidshverv, hvoraf han endnu bestrider en Del. Med Rette er Skibsreder A. N. Petersen meget afholdt af alle de Mennesker, der er eller har været i hans Brod, og paa hans 70-Aarsdag vil han blive Genstand for megen og velfortjent Opmærksomhed.

## DE SKANDINAVISKE SØMANDSHJEM

### I FREMMEDE HAVNE

#### ANTWERPEN:

14 Ankerrui. Telef. 22869. Telegramadr.: »Scandhome. Bestyrer A Kildahl.

#### HAMBURG:

Hafenfor 3, Hamburg 3. Telef. 366867. Telegramadr.: »Scandhome«. Bestyrer H. J. Hansson.

## POSITIONSLISTE PR. 27. NOVEMBER 1934

### A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Ulv, Esbjerg-Antwerp-Dunkirk Ruten.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aalborg*, afg. Malaga 26.11.  
s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *Aarø*, Larsen, ank. Barcelona 26.11.  
m.t. *Aase Mærsk*, afg. Panama 6.11.  
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, pass. Guardafui 17.11. p. R. t. Singapore udg.  
s.s. *Agnete Mærsk*, afg. Antwerp 15.11.  
s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Buenos Aires 24.11. til København.  
s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
m.s. *Alfa*, ank. Leningrad 21.11.  
s.s. *Alfa*, pass. Dungeness 11.11.  
s.s. *Algarve*, Lund, afg. Algier forv. 29.11. til Tunis.  
m.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Hamburg 28.11. hjg.  
s.s. *Alssund*, Nielsen, ank. Monopla Cuba 17.11.  
s.s. *Amalienborg*, afg. Sunderland 22.11.  
m.s. *Amerika*, Knudsen, afg. Los Angeles 22.11. til Panama Canal hjg.  
m.t. *Anna Mærsk*, ank. New York 14.11.  
s.s. *Anna*, afg. La Nouvelle 21.11.  
m.s. *Annam*, Kragelund, pass. Azores 20.11. p. R. t. Houston udg.  
m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Rouen 3.11.  
m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Aalborg forv. 30.11. til River Plate.  
m.s. *Arizona*, afg. Horsens 15.11. til River Plate.  
s.s. *Arnold Mærsk*, ank. Hull 13.11.  
s.s. *Askø*, Kolster, afg. Danzig 24.11. til London.  
m.s. *Asnæs*, Ankersen, afg. Faxe Ladeplads 28.11. til Nakskov.  
m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. San Francisco 22.11.  
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Casablanca 24.11.  
m.s. *Australien*, Rasmussen, afg. Oslo 27.11. til Vliessingen udg.

### B

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
s.s. *Bellona*, Hansen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
s.s. *Benedikt*, Raaschou, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro-Nykøbing F. Ruten.  
m.t. *Bente Mærsk*, pass. Galata 7.11.  
s.s. *Bergenhuis*, Schmidt, afg. Trondheim 27.11.  
s.s. *Betty Mærsk*, afg. Lissabon 16.11.  
s.s. *Betty*, pass. St. Miguel 21.11.  
s.s. *Birgit*, Lisberg, afg. Pola 27.11. til Constanza.  
s.s. *Birte*, Pedersen, ank. New York 21.11.  
s.s. *Bodil*, ank. Rouen 15.11.  
s.s. *Bogø*, Nielsen, afg. Nakskov 24.11. til Danzig.  
m.s. *Boringia*, Væring, afg. Port Said 25.11. til Cenoa hjg.  
m.s. *Bornholm*, Petersen, ank. Sundsvall 24.11.  
s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Danzig 24.11.  
s.s. *Brasilien*, Aggerholm, afg. Bahia 17.11. til Kbhvn.  
m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Camaguey 14.11.  
s.s. *Bretland*, Hansen, afg. Gdynia 25.11.  
s.s. *Britta*, pass. Brunsbüttel 20.11.  
s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Valencia forv. 27.11. til København.  
s.s. *Brosund*, Hansen, ank. Cienfuegos, Cuba 23.11.  
s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Swansea forv. 26.11. til Kbhvn.

### C

m.s. *C. F. Tietgen*, Posselt, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
m.s. *California*, Andersen, afg. Lissabon 22.11. til Kbhvn.  
s.s. *Cannen*, pass. Gibraltar 11.11.  
m.t. *Caroline Mærsk*, afg. Tripolis 31.10.  
m.s. *Caroline*, afg. Leningrad 24.11. til Hennebont.  
s.s. *Charkow*, Jørgensen, afg. Messina forv. 30.11.  
m.s. *Chastine Mærsk*, afg. Santafe 23.10.  
m.s. *Chile*, Larsen, pass. Cape of Good Hope 24.11. p. R. t. Sydney udg.  
m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. New York 17.11. til Leixoes.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

27. 11. 34

LONDON.....	22,40	MADRID.....	61,60
NEWYORK.....	449,75	AMSTERDAM.....	304,00
BERLIN.....	180,00	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	29,75	OSLO.....	112,65
ANTWERPEN.....	104,95	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	145,70	PRAG.....	18,90
ROM.....	38,40	WARZAWA.....	85,15

s.s. *Christiansborg*, afg. New York 21.11.  
 s.s. *Cimbria*, Bencke, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Holm, afg. Ceuta 19.11. til Esbjerg.  
 m.s. *Columbia*, Barfoed, afg. Dakar 12.11.  
 s.s. *Cornelia Mærsk*, ank. Kingslynn 31.10.  
 s.s. *Cyril*, Farup, ank. Salonica 20.11.

## D

s.s. *Dagmar*, Nielsen, afg. London forv. 30.1. til Kbhvn.  
 s.s. *Dagmar*, afg. Tonnay 30.11.  
 s.s. *Dana*, Bang, ank. Bourgas 24.11.  
 m.s. *Danmark*, Hjernum, pass. Gibraltar 26.11. p. R. t. Algiers udg.  
 s.s. *Delaware*, Christensen, afg. New York 25.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle forv. 4.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Dorrit*, afg. Aalborg 10.11.  
 s.s. *Douro*, Hansen, afg. Klaipeda 8.12. til Kbhvn.  
 m.s. *Dronning Alexandria*, Emdal, afg. Thorshavn 24.11.  
 s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## E

s.s. *Ebba*, afg. Boston 23.11.  
 s.s. *Ebro*, Ørbech, afg. Casablanca forv. 11.12. til Tanger.  
 s.s. *Edith*, pass. St. Miguel 4.11.  
 s.s. *Effe Mærsk*, afg. Gdynia 16.11.  
 s.s. *Egholm*, Nielsen, Tanger forv. 7.12. til Ceuta.  
 s.s. *Elie*, Larsen, ank. Bruxelles 26.11.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, ank. Helsingør 1.11.  
 s.s. *Ellensborg*, ank. Trångsund 26.11.  
 s.s. *Elsborg*, ank. Cardiff 25.11.  
 m.l. *Emma Mærsk*, afg. Falmouth 9.11.  
 s.s. *Emanuel*, Christensen, afg. Svendborg 28.11. til Kotka.  
 s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Domingo 23.10.  
 s.s. *Energi*, afg. Papenburg 27.11. til Emden.  
 m.s. *England* (D.F.D.S.), Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *England* (D.F.K.), Steengade, ank. Cork 26.11.  
 s.s. *Enigheden*, afg. Rouen 24.11. til Struer.  
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Malacca 27.11. til Port Swettenham hjg.  
 s.s. *Erindring*, afg. Leningrad 21.11. til Delfzyl, pass. Skagen 26.11. p. R. t. Delfzyl.  
 s.s. *Erna*, pass. St. Miguel 19.11.  
 m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, afg. Ghent 17.11. til Monfalcone.  
 s.s. *Estland*, Poulsen, afg. Ridham Dock 25.11.  
 s.s. *Ester*, afg. Penarth 19.11.  
 m.s. *Europa*, Dahl, afg. Champerico 26.11. til Los Angeles udg.

## F

s.s. *Falken*, Jønson, Kbhvn.-Nyborg-Rudkøbing-Svendborg Ruten.  
 s.s. *Fanø*, Korff, ank. Tallinn 26.11.  
 m.s. *Fanø*, ank. Kotka 21.11.  
 s.s. *Ficaria*, afg. Kbhvn. 29.11. til Blyth.  
 m.s. *Fionia*, Christensen, afg. Malacca 26.11. til Singapore udg.  
 s.s. *Flora*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Fynderborg*, afg. Cardiff 20.11.  
 s.s. *Fredensborg*, ank. Bona 26.11.  
 s.s. *Frederiksberg*, pass. East Goodwin 24.11.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, afg. Oslo 24.11. til New York.  
 s.s. *Frode*, Brinch, afg. Antwerpen 17.11. til Boston.

## G

s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Kbhvn. forv. 1.12. til Antwerpen.  
 s.s. *Gautatør*, Abrahamsen, afg. Barcelona 25.11. til Antwerpen.  
 s.s. *Georgia*, Jarltoft, afg. Santos forv. 29.11.  
 s.s. *Gerda Toft*, Aalborg i Dok.  
 s.s. *Gerda*, afg. Skefteå 20.11.  
 m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. Yokohama 9.11.  
 s.s. *Gorm*, Bastholm, afg. Tyne 12.11.  
 s.s. *Grete*, pass. St. Miguel 12.11.  
 s.s. *Grønland*, Meinertz, afg. Dundee 24.11.

s.s. *Gudrun Mærsk*, ank. Leningrad 6.11.  
 s.s. *Gunvor Mærsk*, afg. Tyne Dock 15.11.  
 s.s. *Gunver*, afg. Napoli 20.11.

## H

s.s. *H. H. Petersen*, Jensen, afg. Leningrad 24.11. til Wesermunde.  
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. Mariager 25.11.  
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. Blyth 22.11.  
 s.s. *Hans Mærsk*, ank. Dunkirk 15.11.  
 s.s. *Harald*, Clemmensen, afg. Preston forv. 28.11. til Garston.  
 s.s. *Harriet*, afg. Trångsund 19.11.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newcastle forv. 27.11. til København.  
 s.s. *Helene*, pass. Helsingør 19.11.  
 s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Port Lyautey 14.11.  
 s.s. *Hindsholm*, Møller, afg. Kbhvn. forv. 27.11. til Manchester.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Manchester forv. 29.11. til Birkenhead.  
 s.s. *Hroar*, Pape, afg. Kbhvn. 29.11. til Hull.  
 s.s. *Hulda Mærsk*, afg. Hundested 13.11.

## I

m.s. *India*, Kruse, pass. Azores 25.11. p. R. t. Rotterdam hjg.  
 m.s. *Indien*, Bronér, ank. Vancouver 22.11.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. La Pallice 20.11. til Messina.  
 s.s. *Inge Mærsk*, ank. Windau 15.11.  
 s.s. *Inger*, afg. Munksund 21.11.  
 s.s. *Irene Maria*, Rasmussen, afg. Bordeaux 27.11. til Wales.  
 m.s. *Irland*, Petersen, ank. Valparaiso 25.11.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Leith 24.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Ivar*, Clausen, afg. Kbhvn. forv. 3.12. til Danzig.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
 s.s. *Jacob Mærsk*, afg. Alexandria 5.11.  
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Casablanca 21.11.  
 m.l. *Jane Mærsk*, pass. Panama 8.11.  
 m.s. *Java*, Skjoldam, afg. Tacoma 17.11. til Yokohama udg.  
 s.s. *Jenny*, pass. Gibraltar 20.11.  
 s.s. *Jessie Mærsk*, afg. Alexandria 13.11.  
 s.s. *Johanne*, pass. Helsingør 21.11.  
 s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Casablanca 14.11.  
 s.s. *Jolantha*, Thornung, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Jonna*, pass. Gibraltar 16.11. p. R. t. Almeria.  
 m.s. *Jutlandia*, Topp, ank. Middlesbrough 27.11. udg.  
 s.s. *Jutta*, ank. Bristol 19.11.  
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, ank. Kbhvn. 23.11.

## K

s.s. *Karen Toft*, afg. Sorel 27.11.  
 s.s. *Kai*, Friis, pass. Dover 25.11. p. R. t. Højanger.  
 s.s. *Karla*, pass. Gibraltar 15.11.  
 s.s. *Katholm*, Christensen, afg. Liverpool forv. 1.12. til Swansea.  
 s.s. *Kentucky*, Hansen, afg. Galveston 23.11. til Rotterdam.  
 s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. London 9.11.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, afg. Bo'ness 24.11.  
 s.s. *Knud*, Jensen, afg. Swansea 30.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Vejle Ruten.


## L

m.s. *Lalandia*, Borch, afg. Suez 27.11. til Colombo udg.  
 s.s. *Laura Mærsk*, ank. West Hartlepool 12.11.  
 s.s. *Laura*, afg. Liverpool 15.11. til Valencia.  
 m.s. *Leice Mærsk*, ank. Seattle 26.10.  
 s.s. *Lexa Mærsk*, ank. Dunston 16.11.  
 s.s. *Lica Mærsk*, afg. Gibraltar 10.11.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, Timecharter U.S.A.  
 s.s. *Lilian*, pass. Holtenau 21.11.  
 s.s. *Lilleborg*, ank. Tyne 24.11.  
 s.s. *Limfjorden*, Clausen, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, ank. Leningrad 25.11.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Buenos Aires 10.11. til Bergen.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Hjorth, afg. Kbhvn. forv. 1.12. til Gdynia.  
 s.s. *Maine*, Jensen, afg. Montreal 19.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Maja*, afg. Sørnæs 21.11.  
 m.s. *Malaya*, Sørensen, ank. Kobe 27.11. udg.  
 s.s. *Manø*, Albertsen, ank. Valencia 26.11.  
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Ceuta 19.11. til Porto Marghera.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. Kbhvn. 1.12. til London.  
 s.s. *Maria Toft*, ank. Valencia 22.11.  
 m.l. *Marie Mærsk*, afg. Grangemouth 14.11.  
 s.s. *Marie*, afg. Kbhvn. 17.11.



BRUG		KUN
Hempels		Skibsfarver
INDENBORDS		UDENBORDS
Grand Prix: Barcelona 1929 - Antwerpen 1930.		

s.s. *Martin Carl*, Langlykke, afg. Barcelona 26.11. til Valencia.  
 s.s. *Maryland*, Ankersen, afg. Santos 22.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Vlaardingen 8.11.  
 m.s. *Meonia*, Frandsen, ank. Nakskov 15.11.  
 s.s. *Minsk*, Pedersen, afg. Alicante forv. 27.11. til Malaga.  
 s.s. *Møen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Danzig 24.11.  
 s.s. *N. J. Ohlsen*, ank. Trångsund 27.11.  
 s.s. *Najaden*, pass. Helsingør 18.11.  
 s.s. *Nancy*, pass. Gibraltar 16.11.  
 s.s. *Nautic*, pass. Gibraltar 18.11.  
 s.s. *Nell*, Rasmussen, ank. Swansea 24.11.  
 s.s. *Nelly*, pass. Holtenau 18.11.  
 s.s. *Neptun*, pass. Gibraltar 16.11.  
 s.s. *Nerma*, pass. Gibraltar 20.11.  
 s.s. *Nevada*, Kolster, afg. Moss forv. 26.11 til Oslo.  
 m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. New York 30.10.  
 s.s. *Nidaros*, Henriksen, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 m.s. *Niel Mærsk*, afg. Savannah 14.11.  
 s.s. *Niobe*, pass. Sargres 19.11.  
 m.s. *Nora Mærsk*, ank. Manila 2.11.  
 m.s. *Nordbo*, afg. Nantes 15.11. til Rouen.  
 s.s. *Nordborg*, afg. Harburg 25.11.  
 s.s. *Norden*, rapp. 50 m Ø. for Landsend 5.11. til Filadelfia.  
 m.s. *Nordfarer*, pass. Lizard 3.11. p. R. t. Vancouver.  
 m.s. *Nordhavet*, afg. Vancouver 8.11. til Manchester.  
 m.s. *Nordhval*, afg. Jacksonville 14.11. til Charleston.  
 m.s. *Nordkap*, afg. Neapel 12.11. til New York.  
 s.s. *Nordlys*, afg. Iquique 14.11. til Colon.  
 m.s. *Nordpol*, ank. Christobal 11.11.  
 s.s. *Nordsøen*, pass. Gibraltar 19.11.  
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, afg. Kotka 10.11.

## O

m.s. *Oslo*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Hull, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Antwerpen forv. 28.11. til København.  
 s.s. *Oluf Mærsk*, pass. Dungeness 18.11.  
 m.s. *Olympia*, Røder, ank. Valencia 25.11.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 3.11. til River Plate.  
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Nizza 23.11.

## P

m.s. *Panama*, Christensen, afg. Yokohama 22.11. til Los Angeles.  
 t.s. *Parana*, Eggert, afg. San Pedro 6.11.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Leer 17.11.  
 m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Paula*, afg. Valencia 12.11. til Talcahuano.  
 m.s. *Peru*, Berg, afg. Penang 22.11. til Adén.  
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. San Pedro 31.10.  
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, afg. Skien 26.11. til Lemvig.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Oslo 21.11.

## R

s.s. *Randi*, afg. Almeria 20.11.  
 s.s. *Rhone*, afg. Leith forv. 4.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Rita*, Blom, Aalborg-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Rita Mærsk*, afg. Leningrad 14.11.  
 s.s. *Robert Mærsk*, afg. Goolen 14.11.  
 s.s. *Rosenborg*, pass. Kbhvn. 27.11.  
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Newcastle forv. 4.12. til Kbhvn.

## S

s.s. *Saga*, Ekholdt, afg. Stettin forv. 29.11. til Kbhvn.  
 m.s. *Sally Mærsk*, afg. Charlottentown 14.11.

s.s. *Samsø*, Pedersen, afg. Aalborg 26.11. til Stugsund.  
 s.s. *Scandia* (D.F.K.), Lorenzen, ank. Drammen 25.11.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Helsingør 26.11.  
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Bordeaux forv. 29.11. til La Pallice.  
 s.s. *Sejrø*, Huusum, ank. Danzig 22.11.  
 m.s. *Selandia*, Nielsen, afg. Hongkong 27.11. til Manila.  
 m.s. *Siam*, Krarup, afg. Port Said 26.11. til Rotterdam.  
 s.s. *Sigrun*, Pedersen, afg. Antwerpen forv. 4.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Silkeborg*, pass. Kbhvn. 27.11.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, ank. Valencia 23.11.  
 s.s. *Skjold*, Thomsen, afg. Riga forv. 1.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Skodsborg*, pass. Gibraltar 25.11.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Kbhvn. 30.11. til Leith.  
 s.s. *Slesvig*, Egetoft, ank. St. John N.B. 18.11.  
 s.s. *Sonja Mærsk*, ank. Kbhvn. 14.11.  
 s.s. *Sonja*, Duhn, afg. Gdynia 26.11., pass. Kbhvn. 27.11. p. R. t. Susak.  
 s.s. *Stadion II*, afg. Stettin 30.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, ank. New York 22.11.  
 s.s. *Stegelborg*, ank. Garston 24.11.  
 s.s. *Stella*, afg. New York 15.11. til Paita.  
 s.s. *Stjerneborg*, ank. Rotterdam 16.11.  
 s.s. *Stockholm*, Westergaard, ank. Leningrad 17.11.  
 s.s. *Susan Mærsk*, afg. Gibraltar 10.11.  
 s.s. *Svanhild*, Thomsen, afg. Bremen 22.11. til Norfolk.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Danzig forv. 29.11. til København.  
 s.s. *Suava*, Christensen, afg. Kbhvn. forv. 26.11. til Aarhus.  
 s.s. *Søborg*, ank. Savona 25.11.  
 s.s. *Sønderjylland*, Willarsen, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.

## T

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Danzig forv. 5.12. til København.  
 m.s. *Tacoma*, Lorentzen, pass. Cape Good Hope 23.11.  
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Esbjerg 27.11. til Seham.  
 s.s. *Tempo*, Sørensen, afg. Stettin 27.11. til Danzig.  
 s.s. *Tennessee*, Arel, afg. Valencia 24.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Thyra*, Jans, afg. Aalborg 6.12. til Leith.  
 s.s. *Tjaldur*, Folkenberg, Esbjerg-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. London forv. 29.11. til Neapel.  
 m.s. *Tongking*, Jørgensen, ank. Nakskov 10.11.  
 s.s. *Toveit*, Vilsmark, afg. Barcelona 26.11. til Huelva.  
 s.s. *Trio*, Svane, ank. Stettin 27.11.  
 s.s. *Trondhjem*, Peronard, afg. Kbhvn. 27.11. til Vestnorge.  
 s.s. *Tula*, Nielsen, afg. Lissabon 19.11. til Kbhvn.

## U

s.s. *Uffe*, Hav, afg. Antwerpen forv. 30.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Ulla*, afg. Portland 16.11. til Valencia.  
 s.s. *United States*, Voldborg, ank. Kbhvn. 21.11.  
 s.s. *Uranienborg*, ank. Rotterdam 25.11.

## V

s.s. *Vendia*, Lund, afg. Le Havre 26.11.  
 s.s. *Viborg*, ank. Cardiff 17.11.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Kiielsgaard, ank. Kbhvn. 26.11.  
 s.s. *Vibeke Mærsk*, ank. Tarragona.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Gyhrs, afg. Tyne 31.10.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, afg. Gdynia 24.11.

## Y

s.s. *Ydun*, Fjeldborg, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rosenhøj, Aarhus-Hamborg Ruten.

## Ø

s.s. *Ørneborg*, ank. Huelva 19.11.

## Positionsliste for Sejlskibe 27. 11. 34

3/m. Sk. *Albert*, Christoffersen, afg. Newlyn 20.11.  
 3/m. Sk. *Elisabeth*, Grube, afg. Riga 20.11.  
 3/m. Sk. *Galathea*, Friis, ank. Kbhvn. 21.11.  
 3/m. Sk. *Hertha*, Albertsen, ank. Oporto 19.11.  
 3/m. Sk. *Nordstjernen*, Kristensen, ank. Kbhvn. 20.11.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
 ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 • KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 • 12610

samt paa alle Postkontorer



# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

Telefon Nr. 6300, Omst. til samtlige Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.

## DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Set. Anna Plads 28

Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 & 1569, STATSTELEFON 21

## A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3500 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » » 1000 » »

## SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 & 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents  
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.

### STEVEDORE

Telefoner: 537 & 4055 **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.: Mամdresch

Aalborg

### AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

### GUSTAV METZLER

Skibsmægler, Befragtning og Bunkerforsyning

**STETTIN OG SWINEMÜNDE**

TLGR.-ADR.: METZLER

Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, København.  
Finska Ångfartygs A/B., Helsingfors. — "Neptun" Bremen.

REDERI- & HANDELSSELSKABET

### MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL · KOKS · GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

### VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM  
ANTWERP

Skibsredere, Skibsmæglere, Befragtningsagenter  
og Agenter for regelmæssige Linier

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Coder: Scotts, Watkins, Bentleys.

Grundlagt 1874

### Th. Höeg \* Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe ·

Rød og Graa Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe  
Patent Mønje Graa Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.  
Telefon: Central 13778.

## CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

50. Aargang.

København 28. November 1934.

Nr. 48.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S. og E.-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich* Meridian; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters 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, og de der angaar Fyr, er angivet fra Søen.**

Afsnit X i „Efterretninger for Søfarende“ vil fremtidig foruden fra de tidligere Omraader tillige bringe Meddelelser om de vigtigste Forandringer ved Hoved- og Anduvningsfyr samt Anduvningstønder o. l. ved Kysterne af *Australien* og Afsnittet om *Sunda Øerne* vil blive udvidet og tillige bl. a. indbefatte *Filippinerne* m. m.

## I. Østersøen.

2691. **Sverige S.-Kyst. Tärnö Klokketønde inddraget for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 47/3176. Stockholm 1934.)  
Klokketønden *Tärnö* paa c. 56° 06' N. 14° 58' E. er inddraget for Vinterperioden.
2692. **Sverige S.-Kyst. Karlskrona Havn. Verkö. Nyt Fyr tændt.**  
(U. f. s. Nr. 47/3119. Stockholm 1934.)  
Paa W.-Siden af *Verkö* er paa 56° 10'<sub>23</sub> N. 15° 37'<sub>91</sub> E. tændt et nyt Fyr, *Verkö* Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6<sup>s</sup>. Flammens Højde: 4,2 m. Synsvidde: 9 Sm for hvidt, 6 Sm for rødt og 5 Sm for grønt Lys. En hvid, ottekantet Fyrlanterne paa hvidt Betonfundament.  
(E. f. S. Nr. 43/2451 1934. Kort Nr. 280 og 269.)
2693. **Sverige. Gotland N.-Kyst. Fårösund N.-lige Indløb. Ramningsarbejder afsluttet. Oplysning om Dybde.**  
(U. f. s. Nr. 47/3117. Stockholm 1934.)  
Ramningsarbejderne i det nye Løb i *Fårösund* N.-lige Indløb paa c. 57° 54'<sub>6</sub> N. 19° 02'<sub>0</sub> E. er afsluttet. Dybden i Løbet ved Middelvandstand er 5,5 m.  
(E. f. S. Nr. 41/2336 1934.)
2694. **Sverige. Stockholm Skærgaard. Fläsklösa. Nyt Fyr tændt.**  
(U. f. s. Nr. 47/3114. Stockholm 1934.)  
Paa W.-Siden af Skæret *Fläsklösa* er paa 59° 07'<sub>65</sub> N. 17° 41'<sub>28</sub> E. tændt et nyt Fyr, *Fläsklösa* Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 0,5<sup>s</sup>. Flammens Højde: 5,4 m. Synsvidde: 6 Sm. Fyrlanterne paa en hvid Jernkonstruktion paa Betonfundament. Fyret er delvis skærmet af Skov mellem Pejlingerne c. 180° og c. 335°.  
Brændetid: 6. Juli—6. Juni.  
(E. f. S. Nr. 43/2452 1934.)

- 2695. Sverige. Bottniske Bugt. Ångermanälven. Strömskatan Fyr. Oplysning om Lysvinkler.**  
(U. f. s. Nr. 47/3107. Stockholm 1934.)  
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 32/1861 1934 meddeles, at *Strömskatan Fyr* paa c.  $62^{\circ} 39'_{,6}$  N.  $18^{\circ} 00'_{,5}$  E. lyser, som følger:  
1. Grønt i Pejll. fra *Södra Lungölandet* til  $313^{\circ}$ .  
2. Hvidt i — -  $313^{\circ}$  til  $63^{\circ}$ .  
3. Rødt i — -  $63^{\circ}$  -  $70^{\circ}$ .  
4. Hvidt i — -  $70^{\circ}$  -  $174^{\circ}$ .  
5. Rødt i — -  $174^{\circ}$  - *Västra Lungölandet*.  
(E. f. S. Nr. 32/1861 1934.)
- 2696. Sverige. Bottniske Bugt.—Lystønder inddraget for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 47/3104. Stockholm 1934.)  
Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:  
*Malörens rev* c.  $65^{\circ} 32'$  N.  $23^{\circ} 30'$  E. *Farstugrunden* c.  $65^{\circ} 19'$  N.  $22^{\circ} 44'$  E.
- 2697. Finland. Bottniske Bugt. Ajos Lystønde inddraget for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 32/818. Helsingfors 1934.)  
Lystønden *Ajos* paa c.  $65^{\circ} 40'$  N.  $24^{\circ} 31'$  E. er inddraget for Vinterperioden.
- 2698. Finland. Bottniske Bugt. Kemi Fyrskib inddraget for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 32/819. Helsingfors 1934.)  
Fyrskibet *Kemi* paa c.  $65^{\circ} 26'$  N.  $24^{\circ} 22'$  E. er inddraget for Vinterperioden.
- 2699. Finland. Bottniske Bugt. Nahkiainen Fyrskib inddraget for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 32/821. Helsingfors 1934.)  
Fyrskibet *Nahkiainen* paa c.  $64^{\circ} 36'$  N.  $23^{\circ} 51'$  E. er inddraget for Vinterperioden.
- 2700. Finland. Bottniske Bugt. Ledebaaker nedlagt.**  
(U. f. s. Nr. 32/820. Helsingfors 1934.)  
Følgende Ledebaaker er nedlagt:  
*Hästören övre* paa  $63^{\circ} 21' 16''$  N.  $22^{\circ} 14' 56''$  E.  
*Hästören nedre* paa  $63^{\circ} 21' 20''$  N.  $22^{\circ} 14' 54''$  E.  
*Karvotland övre* paa  $63^{\circ} 18' 07''$  N.  $22^{\circ} 15' 22''$  E.  
*Karvotland nedre* paa  $63^{\circ} 18' 09''$  N.  $22^{\circ} 15' 21''$  E.
- 2701. Finland. Skärgårdshavet. Åland. Enklinge—Lypertö. Dybde aftaget. Afmærkning forandret.**  
(U. f. s. Nr. 32/822. Helsingfors 1934.)  
1. I det fra *Enklinge* til *Lypertö* førende  $4_{,3}$  m dybe Løb kan Strækningen mellem *Rutö* og *Fiskö*, hvor der er fundet en ny Grund, nu kun ved Middelvandstand besejles af Skibe med et Dybgaende af højst  $3_{,6}$  m.  
2. Den hvid- og rødtribede Spirtønde med rødt Tværtræ paa  $60^{\circ} 26' 00''$  N.  $20^{\circ} 54' 51''$  E. er ombyttet med en hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste.
- 2702. Finland. Skärgårdshavet. Åland. Korsholm. Nye Ledebaaker opført.**  
(U. f. s. Nr. 32/823. Helsingfors 1934.)  
I Løbet *Fiskö—Rutö* er paa *Korsholm* opført to nye Ledebaaker, som følger:  
*Korsholm övre* paa  $60^{\circ} 26' 11''$  N.  $20^{\circ} 55' 10''$  E. Stangbaake med hvid Trekant med Spidsen nedad.  
*Korsholm nedre* paa  $60^{\circ} 26' 10''$  N.  $20^{\circ} 55' 09''$  E. Stangbaake med hvid Trekant med Spidsen opad.  
Ledebaakerne er overet i Pejling c.  $41^{\circ}$ .
- 2703. Finland. Skärgårdshavet. Åland. Gråskär. Varde opført.**  
(U. f. s. Nr. 32/824. Helsingfors 1934.)  
I Løbet *Rutö—Lill Lappo* er paa Holmen *Gråskär* paa  $60^{\circ} 24' 31''$  N.  $20^{\circ} 53' 30''$  E. opført en hvidkalket Stenvarde.

- 2704. (T.) Finland. Finske Bugt. Indløbet til Hangö. Dödön. Baake ødelagt.**  
(U. f. s. Nr. 32/831. Helsingfors 1934.)  
*Dödön nedre Ledebaake* paa  $59^{\circ} 48' 47''$  N.  $22^{\circ} 49' 51''$  E. er ødelagt, men vil blive genopført.
- 2705. (T.) Finland. Finske Bugt. Tvärminne-Hangö. Södra Kummelskär. Baake ødelagt.**  
(U. f. s. Nr. 32/832. Helsingfors 1934.)  
*Södra Kummelskär övre Ledebaake* paa  $59^{\circ} 48' 47''$  N.  $23^{\circ} 06' 34''$  E. er ødelagt, men vil blive genopført.
- 2706. Finland. Finske Bugt. Boistö. Ljusacklacken Fyr forandret.**  
(U. f. s. Nr. 32/815. Helsingfors 1934.)  
E. f. S. Nr. 45/2556 1934 annulleres og erstattes med:  
*Ljusacklacken Fyr* paa c.  $60^{\circ} 19' N.$   $26^{\circ} 30' E.$  er forandret og lyser nu, som følger:
- |  |   |
|--|---|
| 1. Grønt i Pejl. fra c. $61^{\circ}$ til c. $74^{\circ}$ . | 6. Rødt i Pejl. fra c. $185^{\circ}$ til c. $218^{\circ}$ . |
| 2. Hvidt i — - c. $74^{\circ}$ - c. $80^{\circ}$ .         | 7. Grønt i — - c. $218^{\circ}$ - c. $240^{\circ}$ .        |
| 3. Rødt i — - c. $80^{\circ}$ - c. $104^{\circ}$ .         | 8. Hvidt i — - c. $240^{\circ}$ - c. $245^{\circ}$ .        |
| 4. Grønt i — - c. $104^{\circ}$ - c. $175^{\circ}$ .       | 9. Rødt i — - c. $245^{\circ}$ - c. $259^{\circ}$ .         |
| 5. Hvidt i — - c. $175^{\circ}$ - c. $185^{\circ}$ .       |   |
- Iøvrigt uforandret.
- 2707. Danzigomraadet. Vinterafmærkning.**  
(N. f. S. Nr. 47/4590. Berlin 1934.)  
Omskiftningen af Sommerafmærkningen med Vinterafmærkning er paabegyndt.
- 2708. (T.) Tyskland. Dievenow Munding. Fyr og Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.**  
(N. f. S. Nr. 46/4530. Berlin 1934.)  
Paa Grund af Nyarbejder paa *Dievenow Munding W.-Mole* er Fyret paa det gamle Molehoved midlertidig slukket for et Tidsrum af 3 til 4 Uger.  
Lufttaagesignalet paa Molehovedet er i samme Tidsrum ude af Virksomhed.  
c.  $54^{\circ} 01' N.$   $14^{\circ} 41' E.$

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.  
(Se Tillæg.)

IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 2709. Norge. Gisund. Trollvikgrunnen. Lystønde udlagt.**  
(B. f. F. Nr. 30. Oslo 1934.)  
Den sorte Stage paa  $69^{\circ} 16' 08'' N.$   $17^{\circ} 58' 30'' E.$  er permanent inddraget og erstattet med en sort Lystønde med Trekant, og som viser hvidt Et-Blink c. hver  $5^s$ , Blink c.  $0,5^s$ , Mørke c.  $4,5^s$ .  
Brændetid: 15. August—21. April.  
(E. f. S. Nr. 44/2527 1934.)
- 2710. Norge. Farsund. Lamholmen W. Ledefyr tændt.**  
(B. f. F. Nr. 30. Oslo 1934.)  
To røde, faste Ledefyr, der overet i Pejling  $329^{\circ}$  leder midt mellem Stagerne W. for *Lamholmen* er tændt, det ene paa *Farø W.-Side* paa  $58^{\circ} 05' 36'' N.$   $6^{\circ} 48' 51'' E.$ , det andet paa *Engø E.-Pynt* paa  $58^{\circ} 05' 24'' N.$   $6^{\circ} 49' 05'' E.$
- 2711. Holland. Zeegat van Vlissingen. Appelzak. Skibsfartshindring afmærket.**  
(B. a. Z. Nr. 267/3062. 's-Gravenhage 1934.)  
En rød Spidstønde er udlagt paa  $51^{\circ} 23' 12'' N.$   $3^{\circ} 22' 50'' E.$ , 70 m  $34^{\circ}$  fra en Skibsfartshindring.

**2712. England. Herne Bugt. Tønde inddraget.**

(N. t. M. Nr. 1967. London 1934.)

Den rød- og hvidtærkede Stumpstønde, der midlertidig har været udlagt paa c. 51° 24' N. 1° 08' E., er inddraget.  
(E. f. S. Nr. 29/1698 1934.)

**2713. England. Kings Lynn. Afmærkning forandret.**

(N. t. M. Nr. 1976. London 1934.)

Følgende Forandringer i Afmærkningen er foretaget:

1. *Roaring Middle* Lystønde paa c. 52° 58' N. 0° 20' E. er ombyttet med en rødmalet Fyr- og Klokkebaad, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6<sup>s</sup>.
2. *Bar Flat* Lystønde paa c. 52° 55' N. 0° 17' E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10<sup>s</sup>.  
(E. f. S. Nr. 33/1926 1934.)

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

**2714. (T.) Frankrig. Arguenon Bugt. La Cormorandais Baake forsvundet.**

(A. a. N. Nr. 47/2240. Paris 1934.)

*La Cormorandais* Baake paa c. 48° 37' N. 2° 12' W. er forsvundet.

(Se Tillæg.)

**VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.**

**2715. Jamaica S.-Kyst. Kingston Anduvning. Oplysning om Afmærkning.**

(N. t. M. Nr. 1947. London 1934.)

1. a. *Hunt Bay* Tønde c. 2,0 Sm 7° fra *Fort Victoria* Triangulationsmærke er en rød Stumpstønde.
- b. *Church Shoal* Tønde c. 0,4 Sm 349° fra *Fort Victoria* Triangulationsmærke er en sort Spidstønde.
- c. *Harbour Shoal* Tønde c. 0,3 Sm 294° fra *Fort Victoria* Triangulationsmærke er en sort- og hvidtærket Spidstønde.
- d. *West Middle Rock* Tønde c. 0,5 Sm 232° fra *Fort Victoria* Triangulationsmærke er en sort og rød, vandret sribet Spirtønde med Ballon.
- e. *West Middle Shoal* Tønde c. 0,6 Sm 216° fra *Fort Victoria* Triangulationsmærke er en sort Spidstønde.
- f. *Turtle Head Rock* Tønde c. 1,8 Sm 205° fra *Fort Victoria* Triangulationsmærke er en rød Stumpstønde.
- g. *Portuguese Shoal* Tønde c. 2,7 Sm 194° fra *Fort Victoria* Triangulationsmærke er en sort Spidstønde.
- h. *Three Fathom* Tønde c. 3,3 Sm 196° fra *Fort Victoria* Triangulationsmærke er en rød Stumpstønde.  
*Fort Victoria* Triangulationsmærke, *Port Royal*: c. 17° 56' N. 76° 51' W.
2. *East Middle* Lystønde paa c. 17° 55' N. 76° 47' W., c. 1 Sm 200° fra *Plum Point* Fyr, er rødmalet.

**2716. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. San Diego Bugt Indløb. Fyrbelysning forandret.**

(N. t. M. Nr. 44/2953. Washington 1934.)

1. *San Diego* Indløb Ledefyr er tændt, som følger:
  - a. Forfyr, rødt, fast Fyr, paa en Pælebaake i 1,8 m Vand paa 32° 42' 19" N. 117° 13' 59" W., c. 300 m 28° fra *La Playa* Fyr. Flammens Højde: 6,7 m. Dagmærke: Hvid Tremmetrekant med lodret, sort Stribe.
  - b. Bagfyr, rødt Fyr med En-Formærkelser hver 2<sup>s</sup>, Lys 1<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>, paa en firkantet Fyrbygning c. 1300 m 353° fra Forfyret. Flammens Højde: 16 m. Dagmærke: Hvid Tremmetrekant med lodret, sort Stribe.

- Fyrene lyser i en begrænset Vinkel over Indløbet.  
 2. Det tidligere Forfyr er nedlagt.  
 3. Det tidligere Bagfyr er bibeholdt paa dets nuværende Plads som *San Diego Bay*  
 Fyr Nr. 2. Fyrkarakteren er uforandret.  
 (E. f. S. Nr. 22/1271 1934.)

### IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

- 2717. Persiske Bugt. Henjam Sound. Ras al Mashia. Fyr tændt.**  
 (N. t. M. Nr. 1945. London 1934.)  
 Paa det NE.-lige Hjørne af Telegrafstationen, c. 0,38 Sm 184° fra Baaken paa N.-Spidsen af *Ras al Mashia*, er tændt et Fyr, der viser hvidt, fast Lys. Flammens Højde: 39 m. Synsvidde: 5 Sm.  
 c. 26° 41' N. 55° 54' E.  
 (E. f. S. Nr. 45/2591 1934.)
- 2718. Forindien W.-Kyst. Cambay Bugt. Mitivirdi (Metiveli) Fyr tændt.**  
 (N. f. S. Nr. 46/4486. Berlin 1934.)  
 Paa c. 21° 28',3 N. 72° 13',5 E., paa en Høj S. for Byen og 9,27 Sm 221° fra *Piram Island* Fyr, er tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6<sup>s</sup>. Flammens Højde: 24 m. Synsvidde: 15 Sm. Et hvidmalet Jerhittertaarn.

### X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien.<sup>1</sup>

- 2719. Japan. Nakai. Hojo. Fyr tændt.**  
 (N. t. M. Nr. 1985. London 1934.)  
 Paa Hovedet af *Hojo* N.-Mole er paa c. 33° 58' N. 132° 46' E., 1,35 Sm 174° fra 46,3 m Triangulationsmærket paa *Hazuma Bana*, tændt 2 hvide, faste Fyr, lodret for hinanden. Flammens Højde henholdsvis 10,1 m og 9,1. Synsvidde: 11 Sm. Hvid, firkantet Betonfyrbygning. Fyret er ubevogtet.
- 2720. Japan. Kyushu NW.-Kyst. Koshiki Jima. Fyr forandret.**  
 (N. t. M. Nr. 1984. London 1934.)  
*Koshiki Jima* Fyr paa c. 33° 18' N. 129° 10' E. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 10<sup>s</sup>. Flammens Højde: 69 m. Synsvidde: 21 Sm. Hvid, rund Fyrbygning.
- 2721. Japan. Kyushu E.-Kyst. Mimitsu Ankerplads. Oplysning om Fyr.**  
 (N. t. M. Nr. 1949. London 1934.)  
 Under Henvisning til E. f. S. Nr. 38/2222 1934 meddeles, at det deri omtalte Fyr er beliggende 0,15 Sm 269° fra *Taka Shima* Triangulationsmærke. Flammens Højde: 21 m.  
 Iøvrigt uforandret. — c. 32° 19' N. 131° 37' E.  
 (E. f. S. Nr. 38/2222 1934.)
- 2722. Australien S.-Kyst. Victoria. Port Phillip. Point Lonsdale Fyr forandret.**  
 (N. f. S. Nr. 45/4412. Berlin 1934.)  
*Point Lonsdale* Fyr paa c. 38° 18' S. 144° 37' E. er forandret og viser nu hvidt og rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 15<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 9<sup>s</sup>.
- 2723. Australien S.-Kyst. Victoria. Geelong Anduvning. Grund.**  
 (N. t. M. Nr. 1866. London 1934.)  
 En Grund med 5,5 m Vand ligger paa c. 38° 07' S. 144° 31' E., 1,7 Sm 45° fra *Wilson Spit* Fyrbaake.
- 2724. Australien W.-Kyst. Geelvink Channel. Grund.**  
 (N. t. M. Nr. 1794. London 1934.)  
 En Grund med 14,6 m Vand ligger paa 28° 34' 12" S. 114° 14' 36" E. Grunden er ikke nærmere undersøgt.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

## 2725. (P). Danmark. Sundet. København. Havnereglement forandres.

Den 1. Januar 1935 træder følgende Ændringer i „Reglement for Ordens Overholdelse m. m. i Københavns Havn af 4. Juli 1928“ i Kraft:

§ 9 affattes saaledes:

„*Knippelsbro* og *Langebros* aabnes for Passage i Tiden fra Kl. 0600 til Kl. 2100. Paa Søn- og Helligdage aabnes disse Broer dog kun til Kl. 1100 og fra Kl. 1700 til Kl. 1800. Paa Grundlovsdagen aabnes Broerne til Kl. 1200 samt fra Kl. 1700 til Kl. 1800.

Udenfor de nævnte Tider kan, naar Forholdene tilsteder det, Broerne aabnes efter Begæring til de respektive Brofogeder, hvilken Begæring maa være fremsat senest 1 Time, før Bropersonalet forlader Broerne om Eftermiddagen (Søn- og Helligdage etc. senest  $\frac{1}{2}$  Time, før Personalet forlader Broerne henholdsvis Formiddag eller Eftermiddag), og mod Erlæggelse af en Ekstrabetaling, hvis Størrelse fastsættes af Havnedirektøren“.

De i Ordensreglementet iøvrigt anførte Klokkeslet ændres saaledes, at de angives med Tallene 0—24.

(Danske Lods, Side 268. Havne-Lods, Side 110.)

## 2726. Finland. Leppävaara (Alberga) Radiopejlstation nedlagt.

(U. f. s. Nr. 32/829. Helsingfors 1934.)

*Leppävaara* (*Alberga*) Radiopejlstation paa c. 60° 13' N. 24° 51' E. er nedlagt. (E. f. S. Nr. 21/1207 1934.)

## Tillæg.

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

## 2727. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Fjællebroen Havn. Ny Afmærkning.

I Fortsættelse af den tidligere Afmærkning af Løbet til *Fjællebroen* Havn er der tæt uden for selve Havneindløbet udlagt følgende nye Sømærker:

a. En rød Stage med 1 opadvendt Kost paa 55° 03' (33") N. 10° 23' (09") E.

b. En hvid Stage med Halmvisk paa 55° 03' (33") N. 10° 23' (06") E.

(Kort Nr. 297, 282 og 241. Havnelods, Side 53. Søm.-Fort. Side 83, Nr. 15 og 16.)

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

## 2728. England S.-Kyst. Bognor Regis. Vragafmærkning forandret.

(N. t. M. Nr. 40. Trinity House, London 1934.)

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 31/1819 1934 meddeles, at Vragtønderne ved de deri omtalte Vrag er ombyttet med Vraglystønder, som følger:

1. Ved Vraget paa 50° 40' 56" N. 0° 35' 05" W. en grøn Vraglystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 10<sup>s</sup>.

2. Ved Vraget paa 50° 40' 36" N. 0° 33' 52" W. en grøn Vraglystønde, der viser grønt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15<sup>s</sup>.

(E. f. S. Nr. 31/1819 1934.)



# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART

AKTIESELSKABET  
**MARITIME AGENCY**  
(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450      Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35  
KØBENHAVN K

★  
REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTEURER

**BUNKERKUL**  
LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

★  
KONTRAHENTER FOR  
STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

**FRIED. KRUPP**  
GERMANIAWERFT  
AKTIENGESELLSCHAFT      KIEL

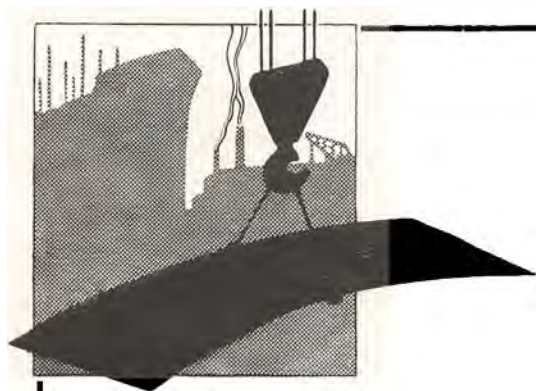
**SKIBSBYGNING**  
FRAGT- & PASSAGERSKIBE AF  
ENHVER STØRRELSE OG TYPE

SPECIALITET:  
**TANKSKIBE OG  
LUKSUSYACHTS**

EGNE DOKANLÆG  
FOR REPARATIONER  
OG OMBYGNING

**MASKINBYGNING**  
DIESELMOTORER - DAMPKEDLER  
TRYKLEJER

REPRÆSENTANT FOR DANMARK:  
**INGENIØR ALLAN THIERRY**  
TOLDBODVEJ 28    TLF. C. 10036    KØBENHAVN K.



Nybygninger  
Reparationer

Aktieselskabet  
**Aalborg Maskin- og Skibsbyggeri**  
Telegr. Adr.: Yard.      Tlf. 4101, Statstlf. 9.

**DRUËTA**

Druedrikken  
med  
Mælkesyre

**CARLSBERG**

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

AALBORG

**CHR. JENSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon: 2256  
Statstelefon 40

Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«

FREDERICIA

**JULIUS MORTENSEN**  
INDEHAVER: W. BRØCHNER-MORTENSEN  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
LLOYD'S AGENT — BRITISH VICE-CONSULATE  
(GRUNDLAAGT 1876)  
**FREDERICIA**

TELEGR.-ADR.: "MORTENSEN" TELEF. NR.  
THE BOE CODE — SCOTT'S CODE 10th ED. 87 OG 464

KALUNDBORG

**RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.**  
(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)  
AALBORG

Telefon: 4120  
Statstelefon: 16

Telegram-Adr.:  
»Maritime«

LLOYD'S AGENT

**JØRGEN SCHULTZ**  
Statsautoriseret Skibsmægler  
KALUNDBORG

TELEFON  
NO. 4. 601.

TLGR. ADR.  
SCHULTZ

Lloyds Agent

KOLDING

**JOHS. UTZON**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
AALBORG

Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2

Telegram-Adresse:  
»UTZON«

**A. GJØRDING**  
KOLDING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
EFTER J. E. DAMKIER PETERSEN  
BEFRAGTNING -:- KLARERING -:- SPEDITION -:- ASSURANCE  
AGENT FOR DEN KJØBENHAVNSKE SØ-ASSURANCEFORENING  
TELEGRAM-ADRESSE: GJØRDING TELEFON NR. 1810 OG 1811

ASSENS

**ALFRED LARSEN**  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
KGL. VEJER, MAALER OG VRAGER  
ASSENS

TELGR.-ADR. „SHIPPING“ — STATS-TELF. 10. — TLF. 200.  
PRIVAT TELEFON: ASSENS NR. 480.

KORSØR

**P. JØRGENSEN & CO.**  
SKIBSMÆGLERFORRETNING  
Grundlagt 1867  
Indehaver: J. U. JEPSEN, statsautoriseret Skibsmægler  
KORSØR

Telegram-Adresse: JØRGENSEN  
The BOE Code

Telefon: 6 (3 Linier)  
Statstelefon: 11  
Efter Kontortid: 127

BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**  
SKIBSMÆGLER  
BANDHOLM

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41

Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

KØBENHAVN

**ALFRED CHRISTENSEN**

Tlgr.-Adr.: Alfred AMALIEGADE 43 Telf. 221

Dampskibsreder  
Dampskibs- og Havariagent  
Befragtningsforretning

ESBJERG

**C. BREINHOLT**  
SKIBSMÆGLER  
INDEHAVER: LUDVIG CHRISTENSEN  
ESBJERG

Britisk Vice-Consul — Lloyds Agent  
Telefon 57 & 1262 — Statstelf. 8. Telegramadr.: Breinholt.

MARIAGER

**P. RUDBECK-LARSEN & MARIAGER**  
INDEHAVER V. FROM BARTRUMSEN  
Edsvoren Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1 — Statstelf.: Mariager Nr. 6  
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“  
Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

NAKSKOV

**J. LAURITZEN'S EFTF.**  
MÆGLERFORRETNING  
(A. Schmidt statsautoriseret Skibsmægler).  
ESBJERG

Telegr.-Adr.  
»Lauritzen«

Telefon: 3  
» 822

**Casper Andréa's Eftflg.**

ved  
**Halfdan Rasmussen**  
edsv. Skibsmægler  
NAKSKOV

Telegr.-Adr.: „Andrea“

Statstelefon Nr. 7  
Telefon Nr. 108, 408 & 618

FAABORG

**P. A. NIELSEN**  
EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE  
FAABORG

Telegramadresse: NIELSEN

Telefon Nr. 9 & 509

ODENSE

**CHR. CLEMMENSEN**  
INDEHAVERE: JAC. CLEMMENSEN, UFFE CLEMMENSEN  
STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE  
ODENSE

TELEFON: 14 & 33  
STATSTELEFON 33

TELEGR.-ADR.: »CLEMMENSEN«

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 49

TORS DAG 6. DECEMBER 1934

41. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1934

Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleumsselskab A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegrafskib  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phoenix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugsererselskaber.

## FRA UGE TIL UGE

Af Axel Gerfalk.

### ENGLAND OG STATSSTØTTE

I Underhusets Møde i Tirsdags forelagde Handelsminister Runciman Forslag om Statsstøtte til Dampskibsfarten.

Efter at have gjort Rede for de Grunde, der talte for at yde Trampskibsfarten Statsstøtte, mindede Runciman om, at Repræsentanter for Handelsflaaderne i alle Lande fra Tid til anden holdt Møde, og han haabede, at de, der skulde udarbejde en international Dagsorden, vilde samles til et forberedende Møde i Midten af Januar. Nogle Uger efter dette Møde vilde der sandsynligvis blive afholdt et Redermøde, antageligt i Berlin. Hvis vi kan opnå en Ordning med Hensyn til Levering af Tonnage til Transport af Værdier i Verden, udtalte Runciman, er der ingen Tvivl om, at vi har løst et af de vanskeligste økonomiske Problemer, som Verden har været stillet overfor.

Underhuset vedtog med 231 Stemmer mod 52 en finansiell Resolution, ifølge hvilken der ydes Trampskibsfarten finansiell Støtte til et Beløb af 2. Mill. Lstr.

**Med dette Forslags Vedtagelse staar England altsaa officielt imellem de Nationer, der yder Statsstøtte til deres Skibsfart, og det er i Virkeligheden nu kun i de nordiske Lande, at Erhvervet ikke modtager Hjælp fra Staten.**

I det finansielle Memorandum, som ligger til Grund for denne nye Lov, fremhæves det ganske vist stærkt, at Understøttelsen kun gælder for 1935, og at den er betinget af, at Fragten ikke kommer paa Højde med Fragtfortjenesten af 1929, for saa bortfalder den helt.

I britiske Skibsfartskredse, fremhæver Scandinavian Shipping Gazettes London-Korrespondent, betragter man denne Understøttelse som en Begyndelse. Og at Understøttelsen kun skulde være af forbiggende Karakter, forekommer dem som en Kæmpespøg. Det næste Skridt bliver Liverpool-Redernes Krav om ogsaa at faa Statsstøtte til den betrængte Rute, og det vil blive vanskeligt at sige nej til Liverpool-Folkene, siger Korrespondenten, fordi de har hele det konservative Parti bag sig.

Saadan har det forøvrigt altid været. I alle Lande, hvor man har givet en Industri en midlertidig kunstlig Støtte enten i Form af Toldbeskyttelse eller Subsidier, er denne Støtte som Regel blevet en fast Institution.

Handelsminister Runciman har ligeledes fremlagt Forslag til at stille ti Millioner Pund Sterling til Raadighed til Ophugning og Nybygninger eller Modernisering af Fragtskibe. Dette er Runcimans gamle Yndlingsstanke, som forøvrigt aldrig har været rigtig populær i engelske Rederkredse, men desto mere i Skibsbjgningskredse. Han har dog maattet moderere sin Plan. Oprindeligt krævede han tre Tons ophugget for hver Tons Nybygning; nu gaar Forslaget ud paa Ophugning af to og Nybygning af en Tons. Og Lovforslaget indeholder den for den øvrige Skibsfartsverden ikke helt ufarlige Klavsul, at det behøver ikke at væ-

re engelske Skibe, der ophugges, det maa gerne være udenlandske Skibe, der opkøbes med dette Formaal for Øje.

For at vende tilbage til den direkte Statsstøtte til Skibsfarten, saa indeholder den finansielle Memorandum iøvrigt flere ikke utilltalende Enkeltheder, saaledes fremhæves det stærkt, at Understøttelsen gives under den Forudsætning, at den hjemlige Konkurrence formindskes og at Fragtraterne tvinges i Vejret, og at Understøttelsen paa ingen Maade vil komme Afskifterne til Gode. Disse Enkeltheder er som sagt meget tiltalende. Men kan de gennemføres? Har det ikke vist sig, at Statsstøtte til Skibsfarten hidtil har bidraget mindst ligesaa meget til Nedsættelsen af Fragtraterne til deres nuværende uhyggeligt lave Stade som Tilstedeværelsen af al den overflødige Tonnage.

## KNIPPESBRO-PROBLEMET

**K**nippelsbro-Problemet . . . . men er der i Virkeligheden noget Problem? Naar alle de, der skal benytte Broen, er helt enige om, at vi skal have en Lavbro, en bred Lavbro med den bredest mulige Gennemsejling, hvad skal der saa i Grunden forhandles om? Hvorfor blive ved at tærskes Langhalm over en halv-høj Bro, som ingen vil have, som vil skæmme Byens smukkeste Kvarter, og som oven i Købet er kostbar og upraktisk, og som vil paaføre Skibsfarten ganske unødvendige Omkostninger. Herregud, fordi man for nogle Aar siden var saa begejstret for tysk Broteknik, og absolut skulde have Højbro efter tysk Mønster, saa skal man da ikke blive staaende ved en falsk Herodyrkelse, naar Erfaringen i Mellemtiden har lært os noget helt andet. Erfaringen hedder i dette Tilfælde *Langebros*. Denne fortræffelige Lavbro har vist sig ikke alene at svare til alle Forventninger, men at overgaa disse. Altsaa lad os faa den Lavbro, vi alle er enige om er den eneste mulige Løsning af et Problem, der er ophørt at være et Problem.

## DE SVENSKES OVERENSKOMSTER

Sveriges Redere har i disse Dage fornyet Overenskomsterne med Officererne og Mandskabets forskellige Organisationer paa de gamle Betingelser, der ganske svarer til de danske Lønninger og Hyrer.

Ligesom her har de svenske Redere haft færre Oplægninger i Aar, i Virkeligheden svarer den i Øjeblikket oplagte svenske Tonnage til de Skibe, der er trukket tilbage fra Kystsejladser paa Sveriges Østkyst paa Grund af Ishindringer. Med andre Ord: Sverige har ligesom Danmark praktisk talt ingen oplagt Tonnage.

Dette betyder selvfølgelig ikke, at Skibsfarten i Øje-

blikket har gode Kaar. Fragtraterne er vedblivende altfor lave, Udgifterne i udenlandske Havne er steget uforholdsmæssig meget siden Kronenedskæringen. Svenske Nationaløkonomer tvivler stærkt paa, at Sveriges Handelsflaade indtjener tilstrækkeligt til de nødvendige Afskrivninger og Vedligeholdelse af Materiel. Den officielle Statistik viser da ogsaa, at i Løbet af de sidste tre Aar er Skibenes Udgifter i udenlandske Havne steget til cirka 50 Procent af Bruttofragten, en meget betænkelig Kendsgerning.

## Mange Passagerskibe solgt til Ophugning

De senere Aars vanskelige Tider med indskrænket Verdenshandel og stærkt mindsket Antal af Passagerer har medført, at et betydeligt Antal store Passagerskibe er solgt til Ophugning, hvilket vil fremgaa af følgende Fortegnelse over Passagerskibe paa over 11,000 Br. Tons, som er solgt i de sidste 4 Aar:

	1931 Ton br.	Bygget	Pris £	Pris pr. ton £ s. d.
»Demosthenes« . . . . .	11,223	1911	9,250	0 16 6
»Corinthia« . . . . .	12,367	1902	10,250	0 16 6
»Walmer Castle« . . . . .	12,546	1902	13,500	1 1 6
»Arabic« . . . . .	16,821	1908	17,500	1 0 10
»Cedric« . . . . .	21,227	1903	22,500	1 1 2
»Orvieto« . . . . .	12,133	1909	17,000	1 8 0
1932				
»Caronia« . . . . .	19,782	1905	20,000	1 0 3
»Carmania« . . . . .	19,566	1905	21,000	1 1 6
»Caronia« . . . . .	19,782	1905	25,000	1 5 3
1933				
»Meganic« . . . . .	14,878	1909	17,000	1 2 10
»Arcadian« . . . . .	12,015	1908	13,000	1 1 8
»Baltic« . . . . .	23,884	1904	30,000	1 5 1
»Demerara« . . . . .	11,484	1912	13,250	1 3 1
»Desna« . . . . .	11,466	1912	13,600	1 3 9
»Darro« . . . . .	11,493	1912	13,000	1 3 8
»Orcoma« . . . . .	11,580	1908	14,500	1 5 1
»Lapland« . . . . .	18,866	1908	29,000	1 10 9
1934				
»Metagama« . . . . .	12,420	1915	17,650	1 8 5
»Descado« . . . . .	11,475	1912	16,000	1 7 11
»Albertic« . . . . .	18,940	1923	34,000	1 15 11
»Empress of France« . . . . .	18,452	1913	35,000	1 17 11
»Minnetonka« . . . . .	21,998	1924	70,000	1 12 0
»Minnewaska« . . . . .	21,716	1923	for begge	
»France« . . . . .	23,769	1912	33,000	1 7 10
»Adriatic« . . . . .	24,679	1906	48,000	1 18 11
»Korea Maru« . . . . .	11,847	1901	546,000	2 14 9

Som man ser er det en ganske respektabel Flaade af store Passagerfartøjer som er solgt til Ophugning. »Adriatic« er det største af alle Passagerskibe som hidtil er gaaet til Ophugning, mens »Minnewaska« og »Minnetonka« med sine henholdsvis 11 og 10 Aar er de nyeste som er gaaet til Ophugning. Tabet paa disse 2 Skibe er voldsomt, da de tilsammen kostede £2,350,000 at bygge, mens de nu blev solgt for £70,000.

Priserne paa Fartøjer til Ophugning er gaaet betydelig op og er for Tiden meget faste.

## MOTOR TANKSKIB "EUROPE"

Efter en vellykket teknisk Prøvefart i Store Bælt Fredag den 30. November afsejlede Motor Tankskibet »Europe«, bygget af Odense Staalskibsværft ved A. P. Møller, til København for Dokning og Bundmaling. Der foretoges derefter Tirsdag den 4. ds. officiel Prøvetur i Sundet.

Baaden er bygget til det kendte Oliefirma, The Texas Company, og har følgende Dimensioner:

Længde overallt 485' 9"; Længde mellem Perpendikulærer 465' 0"; Bredde paa Spant 62' 0"; Dybde paa Spant 34' 3"; Dødvægt Bæreevne 12,835 Tons.

Baaden er et Dieselmotor Tankskib, bygget efter kombineret langskibs- og tværskibs Spantesystem. Baaden har 2 Langskibsskodder og er inddelt i 7 Centretanke og 14 Sidetanke.

Skibet er forsynet med en enkeltskruet Dieselmotor af Burmeister & Wain's Fabrikat med 6 Cylindre, enkeltvirkende, 4-takts Type med højtryks Blæser. 740 mm Cylinderdiameter og 1500 mm Slaglængde. Maskinen kan ved 105 Omdrejninger pr. Minut yde ca. 3850 I.H.K. og give Skibet en Fart af 12½ Knob.

Skibet er udstyret med 4 Duplex Dampumper, Fabrikat Hayward-Tyler & Co. Ltd., London. De 4 Pumper har den samlede Kapacitet af 900 Tons pr. Time. Sabroe & Co. har forsynet »Europe« med et fortræffeligt Proviantkøleanlæg.

Til Drift af Pumperne er installeret en cylindrisk Marine Kedel for Fyring dels med Exhaustgas fra Dieselmotoren og dels med Olie. De to Systemer er helt adskilt fra hinanden.

Skibet har Damphjælpemaskineri, saavel i Maskinrum som paa Dæk.

Roret er et Simplex Balanceror.

Skibet repræsenterer i enhver Henseende det første Klases Arbejde, som har gjort Odense Staalskibsværft kendt i internationale Shipping-Kredse, og er udstyret med lyse og smagfulde Enkeltmandskamre for Officerer og Underofficerer med tilhørende Saloner, og Tomandskamre for Mandskabet.

Begge Prøveture forløb fuldtud tilfredsstillende, og Baaden afsejlede derefter direkte til New York.

## HØJERE UDGIFTER I AMERIKANSKE OG CANADISKE HAVNE

10—15 pCt. Stigning paa Østkysten, 20 pCt. paa Vestkysten

Norges Rederforbund meddeler:

De Aktioner, som man iaar er blevet Vidne til fra Arbejderne i amerikanske Havne, har ført til en ganske antagelig Forhøjelse af Last- og Løseudgifterne saavel paa Vestkysten som paa Østkysten.

Paa Vestkysten anslaaes det, at Udgifterne er bragt ca. 20 pCt. højere op end før Tariffrevisionen, og dertil kommer, at man maa regne med daarlige Ekspedition som Følge af de stedfundne radikale Ændringer i Arbejdstidsreglerne.

Paa Østkysten er Udviklingen ikke fuldt saa ilde. Der er her vistnok ikke gjort noget Indgrib i Arbejdstiden, og før Stuverlaksternes Vedkommende andrager Stigningen i Nordstat-Havne gennemgaaende 10—

11 pCt. Fra Sydstat-Havne meldes der om 12—15 pCt.s Forhøjelse af Stuverudgifterne.

Disse Tarifændringer har ikke været helt uden Indflydelse paa de tilsvarende Forholds Regulering i Nabolandet Canada. Der kan saaledes nævnes, at Losse- og Lastearbejdet i Halifax og St. John nylig har faaet sine Tarifsatser forhøjet med 5 Cent pr. Time, hvilket svarer til et Tillæg paa 6—8 pCt. Fra andre kanadiske Havne paa Øst- og Vestkysten foreligger der i Øjeblikket ikke Rapporter om Forandringer.

Under enhver Omstændighed gør Rederne rettest i at forvise sig om de paaregnelige Last- eller Løseudgifter før man indlader sig paa Fragtkontrakter for Transporter til eller fra Havne i De Forenede Stater eller Canada.

## \* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING \*

København, den 4. Dec. 1934.

Der er ikke meget at bemærke — udover at Fragtmarkedet i Øjeblikket arbejder meget tungt, og at La Plata er og bliver det eneste fremherskende Marked. I Slutningen af forrige Uge blev der rigtig nok gjort en Del mere i enkelte andre oversøiske Markeder, end Tilfældet har været i lange Tider, men naar undtages, at Australien betalte en 6d. eller saa mere for prompte Positioner, var der ikke mange Forskydninger i Raterne.

I de europæiske Markeder er der ganske gode Beskæftigelsesmuligheder, men der er ogsaa rigeligt med Tonnage i de enkelte Markeder.

## TRÆLASTMARKEDET

Efter de sidst rapporterede Afslutninger at dømme er der ikke opnaaet forbedrede Rater i nogen Retning.

1,300 Std. Danzig/Sharpness 31/-. 1,150 Std. Kotka/Garston & Bloomborough £1,250 f.i.o. 875 Std. Kotka/Hull £740 f.i.o. 1,050 Fv. Uleåborg/Antwerpen 29/9. 550/Std. Kaskø/London 31/-. medens Sundsvall eller Hernøsand/London fremdeles noteres i ca. 29/- 31/- efter Størrelse.

Leningrad: 600 Std. Hull 36/-. 580 Std. Altona 37/-. 200 Std. Le Legue 70/-.

Havnen lukker tidligt i Aar — antagelig allerede 15. December.

Canada: Før anden Halvdel December offereres en eneste Last, 5/700 std. St. John/W.B.E.I. 50/-, og for Jan./Febr. indikeres ligeledes 50/- op til 1,000 std.

## KUL, KOKS etc.

Markedet er stadig fast, og noget forbedrede Rater maa kunne forventes. Forth/Åbo 2,200 t. 4/3. København 2,200 t. 4/3, Faxø 800 t. 7/9. Hartlepool/Kbhvn. 4,000 t. 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d., Blyth/Kbhvn. 2,800 t. 4/-. Holbæk 1,500 t. 5/-. Østkysten/Mariager 2,000 t. 4/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. Koks Glasgow/Kbhvn. 2,000 t. 6/6, god dansk Havn 1,500 t. 7/6. Humber/Reykjavik 3,500 t. 7/3d. Danzig/Dublin 2,200 t. 5/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 3/3,300 t. 4/9 og 5/-.

## MIDDELHAVET etc.

Udgaaende Noteringer er ret uforandrede, med blandt andet følgende Afslutninger: Cardiff/Genua 5,800 t. 6/6, 7,000 t. 6/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Pt. Talbot/Genua 4,600 t. 7/-, Cardiff/Øerne 7/- 6/9, Alexandria 6/6; Tyne/Vest Italien 9,000 t. 6/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 8,500 t. 6/3, Barcelona 2,500 t. 9/9, Trapani 2,500 t. 7/9, Rotterdam/V. Italien 3,800

t. 6/9, 5,300 t. Civita Vecchia 6/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, 4,700 t. Ancona 7/9.

I de hjemgaaende Markeder er der saa at sige ikke nogen Variation i Raterne og meget daarlige Efter-spørgsel. Det eneste Marked, som har haft lidt Forretning, er Sortehavet, hvorfra rapporteres sluttet:

57/7,000 Tonnere A/H. 9/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. 9/9d./10/- Option Danmark 11/3, Bergen/Malmø 11/6d.; Vladivostok 16/6 17/-, Nicolaieff/Japan 18/6 gross, og for sidstnævnte Destinationer kan der sandsynligvis anvendes en Del Tonnage endnu.

## NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Kul Wales/U.S.A. ses sluttet til 6/- 4,500 t., og smaa Partier til St. John N.B. eller St. John's N.F. udbydes til Rater mellem 7/6 og 9/-; Rug Danzig/U.S.A. 8/6d.

Montreal bringer den ene Skuffelse efter den anden. Sidst er akcepteret: Hull 1/6, London 1/7<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. Cuba/U.K. Kont. fik 4,800 t. til 13/6 og Cuba/Liverpool 6,700 t. 12/-. For øvrigt er der saa godt som kun Skrabjernslaster paa Markedet til de samme ret utilfredsstillende Rater. Fra Pacific-Kysten har der været en ganske livlig Forretning i store Skibe til Østen og Europa.

## SYD-AMERIKA

Wales/B. Aires kan fremdeles erholde Tonnage til 8/9, Monte Video 8/3, Rosario 9/3 4,000 t. — Kornforretningerne er aftaget, og Fragterne er derfor igen noget svagere for alle Positioner.

Rosario/p.p. 6,000 t. 16/9 Jan. Rosario/U.S.A. 5,500 t. 18/3 Dec./Jan. Rosario/Antwerpen 8,200 t. 15/- Jan. San Lorenzo/W.C.N.A. 6,000 t. 17/6 Dec./Jan. San Lorenzo/p.p. 7,700 t. 16/6 Marts/April. B. Blanca/Antwerpen 10,500 t. 14/3 Marts. B. Blanca/Antwerpen 9,500 t. 14/3 Jan. B. Blanca/New Orleans 4,500 t. 21/6 Havre Decb. Chile/B.-H. 7,300 t. Salpeter 19/9 Dec. Chile/U.K. Kont. 5,000 t. Guano 25/- 26/-, fri Lastning, 4/- Losning.

## ØSTEN

er noget bedre repræsenteret, og fra Australien betales 6d. à 1/- højere Rater for prompt. Dalny 20/6 Decb. 20/- Jan. Madras/Kont. 24/-, Bombay 22/-. Saigon/Frankrig 23/- Jan. Durban/p.p. U.K. 7,200 t. 15/6 Dec./Jan., Durban/Colombo 6/6, Singapore 6/6, Karachi 7/-, Hong Kong 7/3.

## TIMECHARTER

Vest Indien 2,600 t. Rundrejse \$1.10. 5,300 t. Rundrejse \$0.90.

## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

### DEN NYE KNIPPELSBRO

Amagerlands Producentforening, Borgerforeningen og Grundejerforeningen samt Sundbyernes Grundejerforening og Handelsforening har tilstillet Københavns Kommunalbestyrelse og Københavns Havnebestyrelsen følgende Henvendelse:

Undertegnede Foreninger tillader os herved at anmode Københavns højt ærede Kommunalbestyrelse om ikke at vedtage Anlægget af den projekterede halvhøje Knippelsbro, men mest muligt at fremme Bygningen af en lav, breddest mulig Bro, da Forholdene ved den interimistiske er mere end fortvivlede

Grunden til at foretrække den lave Bro er for os ikke blot de ofte fremførte vægtige æstetiske Synspunkter, men navnlig ogsaa Hensynet til, at det baade for Biler og især

for Hestekøretøjer, Trækvogne og Cykler vil blive besværligt og tidsspildende at skulle sætte i Gang paa de ret stærke Skraaninger.

Det er vor Overbevisning, at de Brooplukninger, der kan spares ved den halvhøje Bro, ogsaa paa anden Maade uden større Gene for Skibsfarten kan indskrænkes og vi finder det rimeligt, at der tages fuldt saa meget Hensyn til de Tusinder af kørende og gaende, som til Trafikken af Smaabaade.

Med de sidste Aars vundne Erfaringer om Trafikkens hurtige Afvikling paa en lav Bro vil vi finde det naturligt, at man sparer det mest mulige paa Broens Opførelsessum paa alle andre Punkter end Bredden og Evnen til hurtig Manøvrering, der er Hovedbetingelserne for en tilfredsstillende Forbindelse imellem Amager og det øvrige København.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### »Jul paa Havet«

er Navnet paa et særdeles smukt og interessant Julehefte, som »Vikingen« for første Gang udsender.

Heflet, som er redigeret af Kaptajn Saltoft og »Vikingen«s Udgiver, Kr. Berendsen, indeholder Noveller, Billeder og Digte, saavel oplysende som underholdende, skrevne af danske Digtere og Forfattere, af hvilke vi kan nævne Axel Juel, Hans Hartvig Seedorff Pedersen og Styrmand Holger Hammer, Marinehistoriker Kay Larsen, Kaptajn Kusk Jensen, Kaptajn Saltoft, Martha Lichtenberg Madsen o. m. fl. Som en ekstra Tiltrækning for det i Forvejen rigt og smukt illustrerede Hefte, medfølger der 6 meget smukke og kunstneriske Farvebilag af Marinemaler Benjamin Olsen, Lods Landt og H. Schüssler Pedersen. Motiverne er Femmasteren »København«, »Georg Stages«, »Danmark«, Fanøbarken »Sixtus«, en 3-mastet Skonnerl passerende Kronborg, samt »Gustav Holm« i Isen udfør Grønland.

### NAVIGATIONEN PAA LENINGRAD

Generalkonsulatet i Leningrad meddeler, at Leningrads Havn vil blive lukket for indgaende Sejlads fra den 10. December og for udgaende fra den 15. December.

### Tiltale mod Kaptajn og Førstemester

Der er rejst Tiltale mod Kaptajn Warms, der førte Damperen »Morro Castle«, da Ilden udbrød, og 1. Maskinmester for Pligtforsømmelse. Det hedder i Anklagen, at de ved deres Optræden er Skyld i over 50 Menneskers Død. De er begge sat under Anholdelse, og Sagen kommer for den 12. December, meddeler et Telegram fra New York til Ritzaus Bureau.

### Endnu færre Skibe oplagt

Dansk Dampskibsrederiforenings Medlemmer havde i Tirsdags 16 Skibe oplagt med en samlet Brutto Tonnage af 25,185 og Dødvægtstonnage 32,119 Tons, altsaa 2 Skibe og 2,600 Tons mindre end sidste Uge.

### Jugoslaviens Skibsfart

Efter en temmelig følelig Depressionsperiode spores nu indenfor jugoslavisk Søfart en almindelig Bedring af Forholdene. Næsten alle Skibe, der gennem flere Aar var lagt op i indenlandske Havne, er nu atter beandede og sat i Fært. Nogle forældede Skibe er dog nu blevet hugget op, men til Gengæld er der indkøbt nye. Dampskibsselskabet »Oceania« i Susak har saaledes købt Damperen »Vis« paa 3500 Tons, der skal gaa i Fært mellem Split og Spanien, og Dampskibsselskabet »Matkovic« i Split har købt to nye Skibe, der skal gaa i regelmæssig Fært mellem Split og Nordafrika. Endvidere har »Jugoslaven-ski Lloyd« i Dulroonik vedtaget at bygge et Søsterskib til den smukke Adrialuksuddamper »Kraljica Marija« til Fært mellem Adriaterhavene og Ægypten. Yderligere har Selskabet »Jodranska Plovidba« bestilt et Søsterskib til »Prestolnastednik Petar« for at kunne sætte det ind paa Ruten Susak-Istanbul. Fragtpriserne er ganske vist stadig

lave, men da de jugoslaviske Skibe næsten alle er amortiserede og Bemandingsstarifferne ogsaa er lave, ser de jugoslaviske Redere den nærmeste Fremtid i Møde med Forhaabninger til fortsat Fremgang.

### Polens Handel over Gdynia og Danzig

I en officiel polsk Beretning meddeles, at Havnene Gdynia og Danzig faar større og større Andel i Polens Udenrigshandel. I de 3 første Kvartaler i Aar er 72,3 Procent af Tonnagen og 61 Procent af Vareværdien gaaet over disse Havne, mod henholdsvis 71,3 og 53 Procent i samme Periode forrige Aar, og i nævnte Tidsrum i 1932 var Tallene henholdsvis 67 og 41,3 Procent, skriver »Børsen«.

Gdynias Andel i den polske Søhandel androg for Perioden Januar—September i Aar 39,1 Procent af Tonnagen og 37,7 pCt. af Værdien. For Danzigs Vedkommende var Tallene 33,3 og 23,5 Procent. Over tre Fjerdedele af Polens Eksport var gaaet ad Søvejen, nemlig 77,4 pCt., og denne androg 61,5 Procent af den samlede Værdi. Af Importen gik 44,3 Procent over Gdynia og Danzig, og Værdien androg 44,3 Procent.

### Søfyrbødernes famøse Kvittering

Med Brask og Bram havde Søfyrbøderforbundet anlagt Sag imod Opdagelsespolitiet til Udlevering af den højst sandsynlig falske Kvittering paa de 32,000 Kroner, som Forbundets Formand, Hr. Georg Hegner, paastod var sendt ud af Landet til en kommunistisk Organisation i Tyskland. Politiet vilde ikke udlevere Kvitteringen og Landsretten gav Politiet Medhold heri.

Hr. Hegner kan højst sandsynlig være glad for denne Afgørelse. Troede Retten paa, at Pengene virkelig var sendt til Tyskland, altsaa sendt uden de danske Myndigheders Tilladelse, ventede der jo ham en alvorlig Fængselsstraf for dette Forhold.

### Udførslen af polske Kul over Danzigs Havn i Oktober Maaned 1934

Generalkonsulatet i Danzig indberetter, at der over Danzigs Havn ifølge derom modtaget Oplysning gennem det herværende Havneudvalg i Løbet af Oktober Maaned er udført 278,274 t Kul, deraf til Danmark 24,900 t. mod 205,938 t., deraf til Danmark 32,612 t. i September Maaned.

Udførslen er fordelt paa følgende Maade:

	Tons
Sverige .....	45,375
Danmark .....	24,900
Italien .....	66,350
Frankrig .....	73,184
Finland .....	5,100
Norge .....	11,278
Belgien .....	4,033
Estland .....	2000
Irland .....	12,351
Holland .....	10,740
Island .....	665
Jugoslavien .....	7,713
Algier .....	14,585

278,274

## DANSKE SKIBSMÆGLERE

PORTSAT PÅ SIDE 544

ODENSE

## FRIIS &amp; FREDERIKSEN

EDSV. SKIBSMÆGLERE

ODENSE

TELEFON: 30 (2 Ledninger)  
STATSTELEFON: 30

TELEGR.-ADR.: »FRIIS«

SVENDBORG

## E. W. v. d. HUDE &amp; SØN

Etableret 1852 A. THEJLL Etableret 1852

SVENDBORG

STATSAUTORISEREDE SKIBSMÆGLERE

LLOYD'S AGENT

TYSK KONSULAT

Telefoner: 25, 133, 262 og Stat 2. Telegr.-Adr.: »Hude«, Svendborg.

## C. HOPPE

EDSV. SKIBSMÆGLER

ODENSE

TELEFON: 988 · 1663

TELEGR.-ADR.: "HOPPE"

## A. E. SØRENSEN

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SVENDBORG

TELEGRAM-ADR.: SHIPPING  
THE BOE CODETELEFONER: 1151—955  
PRIVAT: 1551

SKIVE

## AAGE BERING

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

SKIVE

TELEFON:  
386 & 786TELEGRAM-ADR.  
"MÆGLEREN"

VEJLE

## F. H. Lauenborg Christensen

(C. HOLMS EFTERF.)

EDSVOREN SKIBSMÆGLER

Vejle

TELEFONER: 11 OG 12

TELEGR.-ADR.: »ACTING«

## PERSONALIA

## Guldbryllup

Pens. Maskinmester Carl Sejer-Christensen og Hustru fejrer Guldbryllup den 6. December. Mester Sejer-Christensen, som i 1924 pensioneredes fra »Det danske Kul-kompagni«, hvor han bl. a. i 22 Aar var Maskinchef i S/S »Brelland«, er nu 76 Aar.

## 25 Aars Jubilæum i Ø. K.

Maskinchef i Ø. K.s Motorskib »Peru« Robert Hughes, har den 10. Januar 1935 været ansat i Kompagniet i 25 Aar. Maskinmester Hughes er født i England, men kom som 6-aarig Dreng hertil. Efter overstaaede Eksaminer fra Maskinistiskolen i København ansattes Hr. Hughes den 10. Januar 1910 i Ø.K. og mønstrede ud som Assistent med S/ »Cathay« og var senere med S/S »Arabien«.

I December 1920 udnævntes Hughes til Maskinchef i M/S »Australien«.

## Dødsfald

Føreren af Det Østasiatiske Kompagnis Motorskib »India«, Kaptajn N. P. Kruse, er pludselig afgaaet ved Døden inden forudgaaende Sygdom. Den afholdte Fører døde i sit Hjem Tirsdag Morgen, som Følge af et Hjerteslag. Kaptajn Kruse, der blev 59 Aar, var Dagen i Forvejen kommet til København efter endt Rejse.

## DE SKANDINAVISKE SØMANDSHJEM

I FREMMEDE HAVNE

## ANTWERPEN:

14 Ankerrui. Telef. 22869. Telegramadr.: »Scandhome. Bestyrer A Kildahl.

## HAMBURG:

Hafenfor 3, Hamburg 3. Telef. 366867. Telegramadr.: »Scandhome«. Bestyrer H. J. Hansson.

## MARSEILLE:

108, Boulevard de Paris. Telef. Colbert 50-85. Telegramadr.: »Scandhome«. Bestyrer Alf Tollefsen.

## POSITIONSLISTE PR. 4. DECEMBER 1934

## A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Ulv, Esbjerg-Antw.-Dunkirk Ruten.  
s.s. *Aalborg*, ank. Valencia 2.12.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Posselt, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
s.s. *Aarø*, Larsen, ank. Burriana 1.12.  
m.t. *Aase Mærsk*, afg. Panama 6.11.  
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, afg. Singapore 1.12 til Manila.  
s.s. *Agnete Mærsk*, afg. Oran 23.11.  
s.s. *Alfa*, pass. Gibraltar 27.11.  
s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Santos forv. 6.12. til Kbhvn.  
s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
s.s. *Algarve*, Lund, afg. Genua forv. 9.12. til Livorno.  
m.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Nakskov 4.12.  
s.s. *Alssund*, Nielsen, afg. Monopla, Cuba 26.11. til New York.  
s.s. *Amalienborg*, afg. Ceuta 2.12.  
m.s. *Amerika*, Knudsen, afg. Kingston 4.12. p. R. t. St. Thomas.  
m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Rouen 3.11.  
s.s. *Anna*, afg. St. Louis 27.11.  
m.t. *Anna Mærsk*, afg. Boston 22.11.  
m.s. *Annam*, Kragelund, ank. Houston 4.12. udg.  
m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Aalborg 30.11. til River Plate.

m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Horsens 15.11. til River Plate.  
s.s. *Arnold Mærsk*, afg. Melhil 22.11.  
s.s. *Askø*, Kolster, ank. London 1.12.  
m.s. *Asnæs*, Ankersen, ank. Odense.  
s.s. *Astoria*, Nørregaard, ank. Vancouver 29.11.  
s.s. *Astrid*, Madsen, afg. Ceuta 1.12. til Saloum.  
m.s. *Australien*, Rasmussen, pass. Ushant 3.12. p. R. t. Sydney.

## B

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
s.s. *Bellona*, Hansen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
s.s. *Benedikt*, Nielsen, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro-Nykøbing F. Ruten.  
m.t. *Bente Mærsk*, pass. Galata 7.11.  
s.s. *Bergenhus*, Schmidt, afg. Stettin forv. 13.12 til Kbhvn.  
s.s. *Betty Mærsk*, afg. Casablanca 18.11.  
s.s. *Betty*, pass. St. Miguel 21.11.  
s.s. *Birgit*, Lisberg, ank. Constantza 4.12.  
s.s. *Birte*, Pedersen, afg. New York 24.11. til Mantanzas.  
s.s. *Bodil*, afg. Southampton 26.11.  
s.s. *Bogø*, Nielsen, afg. Danzig 30.11. til Dundal R.  
m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. Kbhvn. 30.11.  
m.s. *Boringia*, Varing, pass. Gibraltar 4.12. p. R. t. London.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

4. 12. 34

LONDON.....	22,40	MADRID.....	62,20
NEWYORK.....	453,75	AMSTERDAM.....	306,75
BERLIN.....	180,75	STOCKHOLM.....	115,65
PARIS.....	30,00	OSLO.....	112,70
ANTWERPEN.....	106,25	HELSINGFORS.....	9,95
ZÜRICH.....	147,20	PRAG.....	19,10
ROM.....	38,80	WARZAWA.....	86,05

s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Danzig 24.11.  
 s.s. *Brasilien*, Aggerholm, afg. Madeira 2.12. til Kbhvn.  
 m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Norfolk 1.12.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Kbhvn. 3.12.  
 s.s. *Britta*, pass. Brunsbüttel 20.11.  
 s.s. *Broholm*, Ankersen, afg. Valencia 27.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Brosund*, Hansen, afg. Cienfuegos, Cuba 29.11. til New Orleans.  
 s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Kbhvn. forv. 5.12. til Fr.havn.

## C

m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, afg. Kbhvn. forv. 5.12. til Odense  
 s.s. *Carmen*, ank. Castellon 25.11.  
 m.l. *Caroline Mærsk*, afg. Continent 23.11.  
 s.s. *Charkow*, Jørgensen, afg. Lissabon forv. 10.12. til Gdynia.  
 m.s. *Chastine Mærsk*, afg. Santafe 23.11.  
 m.s. *Chile*, Larsen, pass. Cape of Good Hope 24.11. p. R. t. Sydney.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Leixoes 30.11. til Marseilles.  
 s.s. *Christiansborg*, ank. Barbados 3.12.  
 s.s. *Cimbria*, Bencke, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Holm, ank. Esbjerg 29.11.  
 m.s. *Columbia*, Barfoed, ank. London 30.11.  
 s.s. *Cornelia Mærsk*, ank. Rotterdam 23.11.  
 s.s. *Cyril*, Farup, afg. Salonica 29.11. pass. Malta 2.12. p. R. t. Newport-News.

## D

s.s. *Dagmar*, Nielsen, afg. Kbhvn. 8.12. til London.  
 s.s. *Dagmar*, afg. Tonnay 20.11.  
 s.s. *Dana*, Bang, afg. Bourgas 2.12. pass. Bosphorus 2.12. p. R. t. Danmark.  
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Genoa 1.12. p. R. t. Port Said.  
 s.s. *Delaware*, Christensen, afg. New York 26.11. til Oslo.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle forv. 4.12. til Kbhvn.  
 m.s. *Dora*, pass. Finisterre 14.11. p. R. t. Spanien.  
 s.s. *Dorrit*, afg. Antwerpen 23.11.  
 s.s. *Douro*, Hansen, afg. Klaipeda 8.12. til Kbhvn.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, afg. Reykjavik 5.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## E

s.s. *Ebba*, afg. Boston 23.11.  
 s.s. *Ebro*, Ørbech, afg. Tanger forv. 12.12. til Ceuta.  
 s.s. *Edith*, pass. St. Miguel 4.11.  
 s.s. *Effie Mærsk*, afg. Gdynia 16.11.  
 s.s. *Egholm*, Nielsen, afg. Tanger forv. 8.12. til Ceuta.  
 s.s. *Elie*, Larsen, ank. Antwerpen 30.11.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, ank. Helsingør 1.11.  
 s.s. *Ellensborg*, pass. Kbhvn. 4.12.  
 s.s. *Elsborg*, afg. Cardiff 28.11.  
 m.l. *Emma Mærsk*, afg. Falmouth 9.11.  
 s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Grenock 23.11.  
 m.s. *England* (D.F.D.S.), Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *England* (D.F.K.), Steengade, afg. Cork 3.12.  
 s.s. *Erna*, pass. St. Miguel 25.11.  
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Colombo 4.12. p. R. t. Suez.  
 m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Ester*, ank. Lysaker 25.11.  
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, ank. Monfalcone 4.12.  
 s.s. *Estland*, Poulsen, ank. Aabenraa 2.12.  
 m.s. *Europa*, Dahl, ank. San Francisco 3.12. udg.

## F

s.s. *Falken*, Jønson, Kbhvn.-Nyborg-Rudkøbing-Svendborg Ruten.  
 s.s. *Fanø*, Korff, afg. Tallinn 3.12. til Parnu.  
 m.s. *Fanø*, afg. Kotka 28.11. til Rendsburg.  
 s.s. *Ficaria*, Oest Jacobsen, ank. Blyth 2.12.  
 m.s. *Fionia*, Christensen, ank. Bangkok 1.12. udg.  
 s.s. *Flora*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Flynderborg*, ank. Las Palmas 28.11.

s.s. *Fredensborg*, ank. Valencia 1.12.  
 s.s. *Frederiksborg*, ank. Aalborg 1.12.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, afg. Oslo 24.11. til New York.  
 s.s. *Frigga*, afg. Leith forv. 11.12. til Helsingør.  
 s.s. *Frode*, Brinch, afg. Antw. 17.11. til North Woymouth.

## G

s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Antwerpen forv. 7.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Gautatyr*, Abrahamsen, afg. Barcelona 25.11. til Antw.  
 s.s. *Georgia*, Jarltoft, afg. Santos 1.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Gerda Toft*, afg. Aarhus 4.12.  
 s.s. *Gerda*, pass. Holtenau 25.11.  
 m.s. *Gertrude Mærsk*, afg. Yokohama 9.11.  
 s.s. *Gorm*, Basholm, afg. Tyne 12.11.  
 s.s. *Grete*, afg. Rouen 25.11.  
 s.s. *Grønland*, Meinertz, afg. Dundee 24.11.  
 s.s. *Guðrun Mærsk*, pass. Skagen 23.11.  
 s.s. *Gunvor Mærsk*, ank. Gibraltar 23.11.  
 s.s. *Gunver*, afg. Valencia 27.11.

## H

s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Danzig 1.12.  
 s.s. *Halland*, Andersen, ank. Malaga 30.11.  
 s.s. *Hans Mærsk*, afg. W. Hartlepool 23.11.  
 s.s. *Harald*, afg. Antwerpen forv. 11.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Harriet*, pass. Dungeness 25.11.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newcastle forv. 10.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Helene*, afg. Rochester 23.11.  
 s.s. *Hertha Mærsk*, afg. Casablanca 21.11.  
 s.s. *Hindsholm*, Blom, afg. Kbhvn. 27.11. til Manchester.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Liverp. forv. 11.12. til Swansea.  
 s.s. *Hroar*, Pape, afg. Kbhvn. 13.12. til Hull.  
 s.s. *Hulda Mærsk*, ank. Leningrad 17.11.

## I

m.s. *India*, Kruse, ank. Kbhvn. 3.12.  
 m.s. *Indien*, Bronér, afg. Vancouver 30.11.  
 s.s. *Inga*, Nielsen ank. Messina 2.12.  
 s.s. *Inge Mærsk*, pass. Helsingør 21.11. for nordg.  
 s.s. *Inger*, pass. Helsingør 26.11.  
 s.s. *Irene Maria*, Rasmussen, afg. Cardiff 1.12. til Valencia.  
 m.s. *Irland*, Petersen, ank. Valparaiso 25.11.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Kbhvn. 2.12. til Reykjavik.  
 s.s. *Ivar*, Clausen, afg. Danzig forv. 12.12. til Kbhvn.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
 s.s. *Jacob Mærsk*, ank. Gibraltar 17.11.  
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Bayonne 1.12.  
 m.l. *Jane*, pass. Panama 21.11. nordg.  
 m.s. *Java*, Skjoldam, afg. Tacoma 17.11. til Yokohama.  
 s.s. *Jenny*, pass. Gibraltar 20.11.  
 s.s. *Jesie Mærsk*, afg. Gibraltar 17.11.  
 s.s. *Johanne*, afg. Frederikshavn 28.11.  
 s.s. *Johannes Mærsk*, pass. Deal 21.11.  
 s.s. *Jolantha*, Thornung, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Jonna*, pass. Gibraltar 22.11.  
 m.s. *Jutlandia*, Topp, ank. Antwerp 4.12. udg.  
 s.s. *Jutta*, pass. Vlissingen 26.11.  
 m.s. *Lylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, ank. Danzig 2.12.

## K

s.s. *Karen Toft*, ank. Sydney 2.12.  
 s.s. *Karla*, afg. Manchester 27.11.  
 s.s. *Kai*, Friis, ank. Højanger 29.11.  
 s.s. *Katholm*, Christensen, afg. Swansea forv. 5.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Kentucky*, Hansen, afg. New Orleans 27.11. til Rotterdam.  
 s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Grimsby 23.11.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, afg. Fredericia 30.11.  
 s.s. *Knud*, Jensen, afg. Swansea 1.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Vejle Ruten.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, pass. Guardafui 2.12. p. R. t. Colombo.  
 s.s. *Laura Mærsk*, pass. Skagen 23.11. for sydg.  
 s.s. *Laura*, pass. Gibraltar 20.11. p. R. t. Valencia.  
 m.s. *Leice Mærsk*, afg. Seattle 17.11.  
 s.s. *Lexa Mærsk*, pass. Skagen 22.11. for sydg.  
 s.s. *Lica Mærsk*, afg. Alexandria 20.11.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, ank. Savannah 1.12.  
 s.s. *Lilian*, ank. Kotka 27.11.  
 s.s. *Lilleborg*, ank. Kbhvn. 2.12.  
 s.s. *Limfjorden*, Clausen, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, afg. Leningrad 2.12.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. B. Aires 10.11. til Bergen.



## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Hjorth, afg. Danzig forv. 5.12. til Klaipeda.  
 s.s. *Maine*, Jensen, afg. Montreal 19.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Maja*, ank. Rochester 28.11.  
 m.s. *Malaya*, Sørensen, afg. Shimonoseki 3.12. til Dalny.  
 s.s. *Manø*, Albertsen, afg. Gandia 29.11. til Hamborg.  
 s.s. *Margit*, Jensen, ank. Porto Marghera 30.11.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. London forv. 6.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Maria Toft*, pass. Gibraltar 2.12.  
 m.t. *Marie Mærsk*, afg. Grangemouth 14.11.  
 s.s. *Marie*, afg. Veitsiluoto 24.11.  
 s.s. *Martin Carl*, Langlykke, ank. Valencia 27.11.  
 s.s. *Maryland*, Ankersen, afg. Santos 22.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Gibraltar 8.11.  
 m.s. *Meonia*, Frandsen, ank. Nakskov 15.11.  
 s.s. *Minsk*, Pedersen, afg. Lissabon forv. 4.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Møen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, afg. Danzig 30.11.  
 s.s. *Najaden*, afg. Raumo 27.11.  
 s.s. *Nancy*, pass. Gibraltar 25.11.  
 s.s. *Nautic*, afg. Hamborg 28.11.  
 s.s. *Neel*, Rasmussen, afg. Swansea 28.11. til Barcelona.  
 s.s. *Nelly*, pass. Frederikshavn 27.11.  
 s.s. *Neptun*, afg. Cardiff 29.11.  
 s.s. *Nerma*, ank. Barcelona 26.11.  
 s.s. *Nevada*, Kolster, afg. Nykøbing F. 4.12. til Helsingør.  
 m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. New York 30.10.  
 s.s. *Nidaros*, Henriksen, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 m.s. *Niel Mærsk*, afg. Panama 20.11.  
 s.s. *Niobe*, pass. Holtenau 25.11.  
 m.s. *Nora Mærsk*, ank. Manila 2.11.  
 s.s. *Nordamerika*, opl.  
 m.s. *Nordbo*, ank. Rouen 18.11.  
 s.s. *Nordborg*, afg. Antwerpen 29.11.  
 s.s. *Norden*, ank. New York 21.11 til Filadelfia.  
 m.s. *Nordfarer*, ank. Christobal 19.11 til Vancouver.  
 m.s. *Nordhavet*, afg. Vancouver 8.11. til Manchester.  
 m.s. *Nordhval*, afg. Charleston 16.11 til Boston.  
 m.s. *Nordkap*, afg. Lissabon 23.11. til New York.  
 s.s. *Nordlys*, ank. Balbao 23.11 til Colon.  
 m.s. *Nordpol*, ank. Los Angeles 22.11.  
 s.s. *Nordsøen*, ank. Valencia 22.11.  
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, ank. Valencia 2.12.

## O

m.s. *Odense*, Kbhvn.-Samsø--Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Hull, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Kbhvn. forv. 4.12. til Aalborg.  
 s.s. *Oluf Mærsk*, ank. Swansea 20.11.  
 m.s. *Olympia*, Røder, afg. Genoa 3.12.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Kbhvn. 3.11. til Bahia.  
 m.s. *Oslo*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Oslo*, Petersen, ank. Marseille 29.11.

## P

m.s. *Panama*, Christensen, afg. Yokohama 22.11. til Los Angeles.  
 t.s. *Parana*, Eggers, afg. San Pedro 6.11.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Oslo 1.12.  
 m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Paula*, afg. New York 16.11.  
 m.s. *Peru*, Berg, afg. Penang 22.11. til Adén.  
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. Kobe 23.11.  
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, afg. Danzig 5.12. til Odense.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, afg. Oslo 27.11.

## R

s.s. *Randi*, afg. Almeria 20.11.  
 s.s. *Rhone*, Holst, afg. Kbhvn. forv. 10.12. til Odense.  
 s.s. *Rita*, Madsen, Aalborg-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Rita Mærsk*, afg. Sarpsborg 23.11.  
 s.s. *Robert Mærsk*, afg. Kbhvn. 22.11.  
 s.s. *Rosenborg*, ank. London 1.12.  
 s.s. *Rota Petersen*, afg. Kbhvn. forv. 10.12. til Nakskov.

## S

s.s. *Saga*, Bergstedt, afg. Kbhvn. 4.12. til Vestnorge.  
 m.s. *Sally Mærsk*, ank. New York 20.11.

s.s. *Samsø*, Pedersen, ank. Skelskør 4.12.  
 s.s. *Scandia* (D.F.K.), Lorenzen, ank. Gdynia 3.12.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, afg. Stettin 1.12.  
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Dunkirk forv. 7.12. til Kalundb.  
 s.s. *Sejrø*, Huusum, afg. Danzig 29.11. til London, pass. Kbhvn. 30.11.  
 m.s. *Selandia*, Nielsen, ank. Manila 29.11. hjg.  
 m.s. *Siann*, Krarup, pass. Gibraltar 4.12. p. R. t. Rotterdam.  
 s.s. *Sigrun*, Pedersen, afg. Antw. forv. 5.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Silkeborg*, pass. Kbhvn. 27.11.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Valencia 26.11.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Kbhvn. forv. 4.12. til Dunkirk.  
 s.s. *Skodsborg*, afg. Toulon 3.12.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Kbhvn. 30.11. til Leith.  
 s.s. *Slesvig*, Nielsen, ank. St. John N.B. 18.11.  
 s.s. *Sonja Mærsk*, ank. Danzig 19.11.  
 s.s. *Sonja*, Duhn, afg. Gdynia 26.11. pass. Ushant 2.12. p. R. t. Bakar.  
 s.s. *Stadion II*, ank. Oslo 2.12.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. New York 24.11. til Cardenas.  
 s.s. *Stegelborg*, ank. Garston 24.11.  
 s.s. *Stella*, ank. Christobal 22.11. til Paita.  
 s.s. *Stjerneborg*, pass. Bishop 30.11.  
 s.s. *Stockholm*, Westergaard, afg. Leningrad 30.11.  
 s.s. *Susan Mærsk*, afg. Gibraltar 10.11.  
 s.s. *Svanhild*, Thomsen, afg. Bremen 22.11. til Norfolk.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Kbhvn. forv. 4.12. til Manchester.  
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Aarhus 10.12. til Antwerpen.  
 s.s. *Søborg*, afg. Savona 3.12.  
 s.s. *Sønderjylland*, Villarsen, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.

## T

s.s. *Taarnholm*, Jørgensen, afg. Danzig forv. 5.12. til Kbhvn.  
 m.s. *Tacoma*, Lorentzen, pass. Cape Good Hope 23.11.  
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Allinge 4.12.  
 s.s. *Tempo*, Sørensen, afg. Danzig 2.12. til Kalundborg.  
 s.s. *Tennessee*, Arel, afg. Valencia 24.11. til Kbhvn.  
 s.s. *Thyra*, Jans, ank. Kbhvn. 30.11.  
 s.s. *Tjaldur*, Folkenberg, Esbjerg-Antw. Ruten.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Palermo forv. 5.12. til Trapani.  
 m.s. *Tongking*, Jørgensen, ank. Oslo 4.12. udg.  
 s.s. *Tovelil*, Vilsmark, afg. Huelva 4.12. til Danmark.  
 s.s. *Trio*, Svane, pass. Brunsbüttel 4.12. p. R. t. Hull.  
 s.s. *Trondhjem*, Peronard, afg. Trondheim 4.12.  
 s.s. *Tula*, Raaschou, afg. Casablanca 19.12. til Tanger.

## U

s.s. *Uffe*, Hav, afg. Kbhvn. forv. 8.12. til Antw.  
 s.s. *Ulla*, pass. Gibraltar 21.11. p. R. t. Valencia.  
 s.s. *United States*, Voldborg, ank. Kbhvn 21.11.  
 s.s. *Uranienborg*, ank. Rotterdam 25.11.

## V

s.s. *Vendia*, Lund, ank. Bandholm.  
 s.s. *Vibeke Mærsk*, afg. Valencia 23.11.  
 s.s. *Viborg*, afg. Cardiff 27.11.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Kielsgaard, ank. Danzig 2.12.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Gyhrs, ank. Bahia Blanca 28.11.

## W

s.s. *Wm. Th. Mallng*, Jensen, afg. Gdynia 24.11.

## Y

s.s. *Ydun*, Fjeldborg, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rosenhøj, Aarhus-Hamborg Ruten.

## Ø

s.s. *Ørneborg*, afg. Huelva 28.11.

## Positionsliste for Sejlskibe 4. 12. 34

3m. Sk. *Albert*, Christoffersen, afg. Middlesbrought 29.11.  
 3m. Sk. *Frida*, Rasmussen, ank. Ærøskøbing 27.11.  
 3m. Sk. *Galathea*, Friis, afg. Kbhvn. 29.11.  
 3m. Sk. *Nathalia*, Rasmussen, afg. Plymouth 27.11.  
 3m. Sk. *Nordstjernen*, ank. Høganæs 1.12.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORS DAG OG KOSTER I  
**ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL**

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
**AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.**

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer

**DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/s**

BEFRAGTNING, KLARERING &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/s SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3500 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » 1000 » »

REDERI- &amp; HANDELSSELSKABET

**MONTANA A/s**

IMPORT AF: KUL · KOKS · GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.  
Telefon: 9246Telegramadr.:  
MONTANAKUL**M. B. COHN**TOLDBODVEJ 22  
KØBENHAVN  
K.TELEFON 1403  
TELEGRAM-ADR.:  
AMIANTE

GRUNDLAGT 1848



Brug **Holzappel's International**  
**Skibsfarver**  
til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

Sl. Annæplads 16. Telefon 5601. København K.

Telefon  
Helrup  
1619**HERSKIND & WULFF**

Mekanisk Kedelrensning og Rustbankning

Salg af

Nutidens bedste elektriske Kedelrensnings- &amp; Rustbankningsmaskiner

Brug Kedelrensningsbriketten **RENZO**, er syrefri og renser ufejlbarlig. Benyt vore Specialolier: H. & W. Olie Nr. 1 til Indsmøring af Bundtanke, Kulkasser og Rendestene. — H. & W. Dæklak, hurtigtørrende til Paasmøring af Hoveddæk og Mellemdæk.Telefon  
Kontor  
8712  
Amaliegade  
41**KAAS & SØRENSEN**

INDEHAVER

**G. E. OLSEN**Skibsklarering  
KommissionBunkerkul  
Kul, Koks, Brænde  
Briketter**HELSENGØR**  
Havnegade og  
nordre Havnearm  
Telf. 39 og 1139 · Privat 575

Benyt min „Pratt“ Benzintank vis a vis Posthuset

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

**“MYREN”**

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adr.: “Holmølid”  
Amaliegade 36Telefoner { Grimsby No. 6621  
{ Immingham No. 31

Telegrams “SUTCLIFFE”

FILIALER:

**JOHN SUTCLIFFE & SON**

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,  
Stevadores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISER

88, Mosley Street ... Manchester  
7, Chapel Street ... Liverpool  
Somerton Buildings,  
John Bright Street Birmingham  
229, Swan Arcade. Bradford  
“York House”,  
5/7, St. Mary Axe, London, E. C. 3  
King's Dock . . . . Immingham**A.B. Ostrobotnia Stevedore O.Y.****WASA**Medlemmer af  
THE ASSOCIATION OF FINNISH STEVEDORES

Repræsentant i København: Jørgen A. Rasmussen

**VINKE & CO.**AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM  
ANTWERPSkibstredere, Skibsmæglere, Befragtningsagenter  
og Agenter for regelmæssige LinierSpecialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Coder: Scotts, Watkins, Bentleys.

Tel.-Adr. EKLOEF, YXPILA

Alle Sjöfarts Coder.

**A/s D. EKLOF & CO. O/y**SKIBSMÆGLERE  
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION

YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)

og MOLLERSVIK &amp; HLMANGO

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association  
og the Baltic & International Maritime Conference

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

**O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B.****WASA (Finland)**Medlemmer af  
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

50. Aargang.

København 5. December 1934.

Nr. 49.

---

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

---

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar Bredde- og Længdebestemmelser for *danske* Punkters 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, og de der angaar Fyr, er angivet fra Søen.**

---

## I. Østersøen.

2729. Sverige. *Bottniske Bugt*. Indløbet til *Gävle*. Fyr flyttet og atter tændt. *Lystønde* inddraget.

(U. f. s. Nr. 48/3184. Stockholm 1934.)

1. Under Henviisning til E. f. S. Nr. 42/2399 1934 meddeles, at den deri omtalte Flytning af *Barsa grund* Fyr paa c.  $60^{\circ} 41',2$  N.  $17^{\circ} 12',5$  E. og *Brynäs* Fyr paa c.  $60^{\circ} 40',7$  N.  $17^{\circ} 11',4$  E. nu er fuldtørt, og at Fyrene atter er tændt.

2. Den S. for *Barsa grund* Fyr midlertidig udlagte *Lystønde*, der viste grønt, fast Lys, er inddraget.

(E. f. S. Nr. 42/2399 1934.)

2730. (T). Tyskland. *Dievenow Munding*. Midlertidig Fyrbelysning.

(N. f. S. Nr. 48/4607. Berlin 1934.)

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 48/2708 1934 meddeles, at under Flytningen af det grønne, faste Fyr paa *W.-Molen* er paa det nye *Molehoved* tændt et hvidt, fast Fyr, der dog maa betragtes som upaalideligt.

c.  $54^{\circ} 01'$  N.  $14^{\circ} 44'$  E.

(E. f. S. Nr. 48/2708 1934.)

2731. Tyskland. *Kielerbugt*. *Gabelsflach NE*. Grund rapporteret.

(N. f. S. Nr. 48/4705. Berlin 1934.)

En Grund med 6 m Vand rapporteres at være fundet paa c.  $54^{\circ} 36',4$  N.  $10^{\circ} 27',5$  E. Den nævnte Grund er forgæves eftersøgt og skyldes sandsynligvis en *Fejllodning*. Saafremt ingen Grund findes, vil der ikke fremkomme yderligere Meddelelser.

II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

**2732. Danmark. Sundet. København. Yderhavnen. Kronløbsbassin. Uddybning.**  
 Det lille Areal paa S.-Siden af *Kronløbsbassin* ved Overgangen mellem de to Kajer paa  $55^{\circ} 42' (29'') \text{ N. } 12^{\circ} 36' (13'') \text{ E.}$  er uddybet til  $9,5 \text{ m.}$   
 (Kort Nr 303 og 285. Havnelods, Side 107.)

**2733. Danmark. Sundet. København. Sønderhavnen. Forskellige Uddybninger. Afmærkning forandret.**

1. Ud for *Enghave Brygge* er foretaget en mindre Uddybning til  $6,3 \text{ m.}$ , i hvilken Anledning Afmærkningen er forandret, som følger:

a. Rød- og hvidstribet Stage med 1 opadvendt Kost over Tværtræ paa  $55^{\circ} 39' (16'') \text{ N. } 12^{\circ} 33' (54'') \text{ E.}$  er inddraget.

b. Rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $55^{\circ} 39' (15'') \text{ N. } 12^{\circ} 33' (54'') \text{ E.}$  er flyttet til  $55^{\circ} 39' (15'') \text{ N. } 12^{\circ} 33' (55'') \text{ E.}$

c. Rød- og hvidstribet Stage med 1 opadvendt Kost over Tværtræ paa  $55^{\circ} 39' (11'') \text{ N. } 12^{\circ} 33' (49'') \text{ E.}$  er inddraget.

d. Rød Stage med 1 opadvendt Kost er udlagt paa  $55^{\circ} 39' (12'') \text{ N. } 12^{\circ} 33' (52'') \text{ E.}$

2. Ved det S.-lige Hjørne ved Indsejlingen til *Frederiksholms Havn* er foretaget en mindre Uddybning til  $4 \text{ m.}$ , i hvilken Anledning Afmærkningen er forandret, som følger:

e. Rød- og hvidstribet Stage med 1 opadvendt Kost over Tværtræ paa  $55^{\circ} 39' (08'') \text{ N. } 12^{\circ} 33' (47'') \text{ E.}$  er inddraget.

f. Hvid Stage med Tværtræ er udlagt paa  $55^{\circ} 39' (10'') \text{ N. } 12^{\circ} 33' (44'') \text{ E.}$

g. Rød Stage med 1 opadvendt Kost er udlagt paa  $55^{\circ} 39' (06'') \text{ N. } 12^{\circ} 33' (46'') \text{ E.}$

h. Rød Stage med 1 opadvendt Kost paa  $55^{\circ} 39' (04'') \text{ N. } 12^{\circ} 33' (42'') \text{ E.}$  er inddraget.

3. Hvid Stage med Tværtræ paa  $55^{\circ} 39' (12'') \text{ N. } 12^{\circ} 33' (55'') \text{ E.}$  er flyttet til  $55^{\circ} 39' (14'') \text{ N. } 12^{\circ} 33' (57'') \text{ E.}$

(Kort Nr. 303, 285 og 249. Havnelods. Side 109.)

**2734. Danmark. Sundet. Kalveboderne. Lystønden Kalveboderne N. inddraget.**  
 Lystønden *Kalveboderne N.* paa c.  $55^{\circ} 35' \text{ N. } 12^{\circ} 31' \text{ E.}$  er inddraget.  
 (Fyr-Fort. Nr. 303.)

**2735. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.**

Ved Opmaalingen den 29. November 1934 af den gravede Rende mellem *Gamle Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være  $6,0 \text{ m}$  i E.-Siden af Renden,  $6,5 \text{ m}$  i Midten af Renden og  $5,6 \text{ m}$  i W.-Siden af Renden.

c.  $54^{\circ} 51' \text{ N. } 12^{\circ} 13\frac{1}{4}' \text{ E.}$

(E. f. S. Nr. 45/2560 1934.)

**2736. (P). Danmark. Smaalandsfarvandet. Storstrømsbroen. Midlertidig Gennemsejlingsaabning flyttes.**

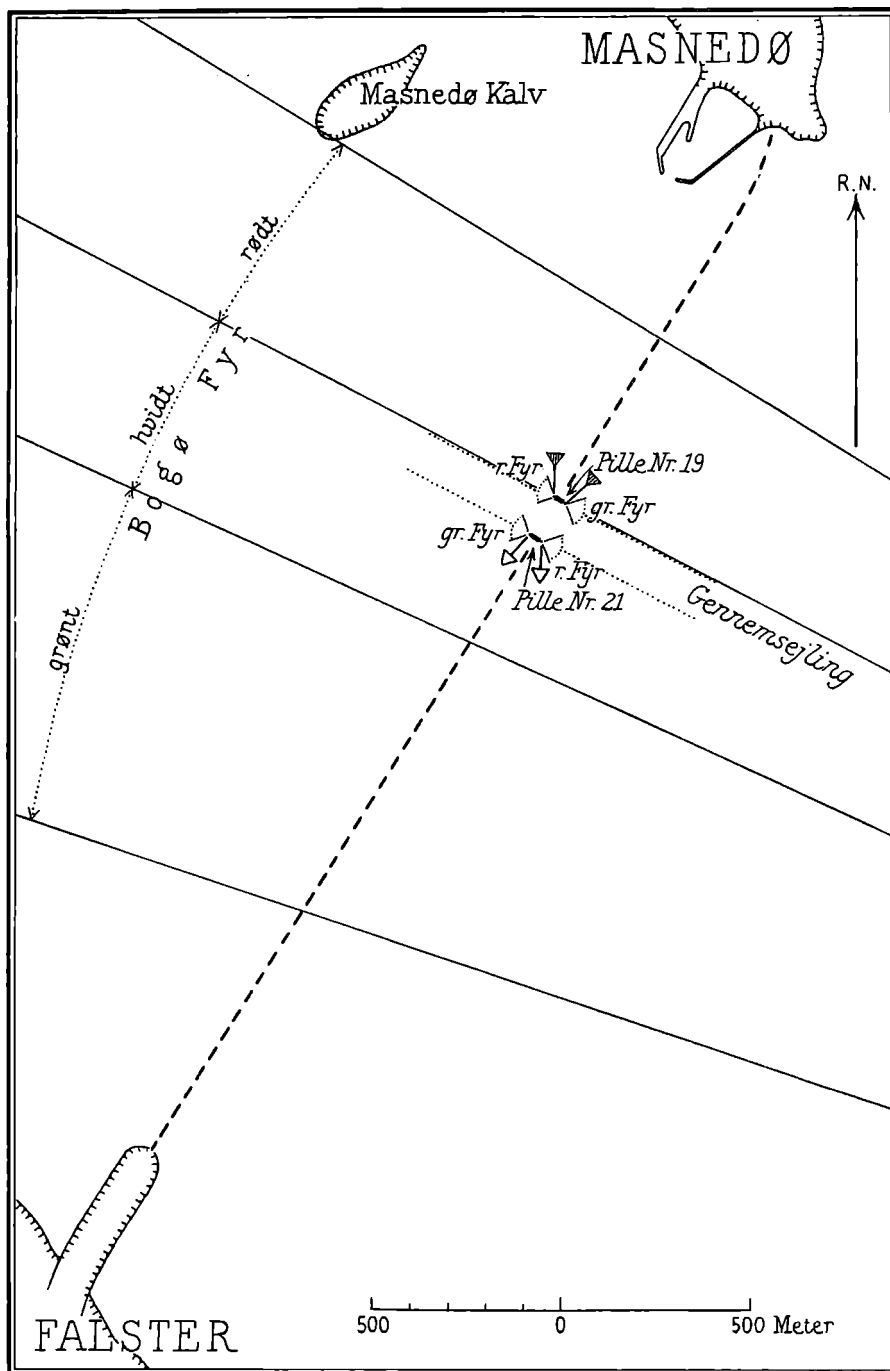
Fra og med 15. December d. A. vil de til Vejledning for Gennemsejlingen i *Storstrømsbroen* opførte Duc d'Alber blive fjernet; samtidig vil den eksisterende Gennemsejlingsaabning gennem *Storstrømsbroen* blive flyttet fra den nuværende Beliggenhed i Nordkanten af *Bogå Fyrs* grønne Lysvinkel til en ny Beliggenhed i N.-Kant af *Bogå* hvide Fyrvinkel mellem Pille Nr. 19 beliggende paa  $54^{\circ} 58' (07'') \text{ N. } 11^{\circ} 53' (29'') \text{ E.}$  og Pille Nr. 21, der ligger c.  $116 \text{ m}$  sydligere.

Paa E.-Enden af Pille 19 anbringes en rød Baake med Topbetegnelse en Trekant med Spidsen nedad samt et fast Fyr, der viser grønt Lys E.-efter.

Paa W.-Enden af Pille 19 anbringes en rød Baake med Topbetegnelse en Trekant med Spidsen nedad samt et fast Fyr, der viser rødt Lys W.-efter.

Paa E.-Enden af Pille 21 anbringes en hvid Baake med Topbetegnelse en Trekant med Spidsen opad samt et fast Fyr, der viser rødt Lys E.-efter.

Paa W.-Enden af Pille 21 anbringes en hvid Baake med Topbetegnelse en Trekant med Spidsen opad samt et fast Fyr, der viser grønt Lys W.-efter.



I Pille 19 installeres en Taagesirene, der giver To-Stød hver 30<sup>s</sup>.  
 Fra samme Dato inddrages Afmærkningen, som har været udlagt ved den hidtidige Gennemsejlingsaabning mellem Pillerne 24 og 26.  
 (E. f. S. Nr. 14/711 og 18/997 1934. Kort Nr. 301. Se Afsnit XI, E. f. S. Nr. 49/2767 1934.)

2737. Tyskland. Flensborg Fjord. Fyrskibet Flensburg genudlagt.  
(N. f. S. Nr. 48/4706. Berlin 1934.)  
Fyrskibet *Flensburg* paa c.  $54^{\circ} 50' N.$   $9^{\circ} 54' E.$  er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 41/2355 1934.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2738. Danmark. Kattegat. Hastens Grund. Lys- og Fløjtetønde inddraget for Vinteren.  
Lys- og Fløjtetønden *Hastens Grund* paa c.  $56^{\circ} 14' N.$   $11^{\circ} 11' E.$  er inddraget for Vinterperioden.  
(Fyr-Fort. Nr. 134.)
2739. Danmark. Kattegat. Aarhus Bugt. Dybde over Vrag.  
Vraget af Skonnerten *Olympia*, der ligger sunket i 15 m Vand paa  $56^{\circ} 08' 17'' N.$   $10^{\circ} 18' 21'' E.$ , er uskadeliggjort saaledes, at mindste Dybde over Vraget nu er  $11,2$  m.  
(E. f. S. Nr. 26/1505 1934. Kort Nr. 252, 227, 278, 211 og 280.)
2740. Danmark. Kattegat. Moselgrund NE. Oplysning om Sømærkes Plads.  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 37/2142 1934 meddeles, at efter de sidste Maalinger er den nøjagtige Plads for den røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost, *Moselgrund NE.*,  $56^{\circ} 05' 37'' N.$   $10^{\circ} 54' 50'' E.$   
(E. f. S. Nr. 37/2142 1934. Kort Nr. 227, 278, 211 og 280. Søm.-Fort. Side 31, Nr. 11.)
2741. Danmark. Limfjorden. Aalborg-Portland-Cementfabrik Havn. Varpetønder inddraget.  
De to Varpetønder paa henholdsvis  $57^{\circ} 03' (50'') N.$   $9^{\circ} 58' (21'') E.$  og  $57^{\circ} 03' (47'') N.$   $9^{\circ} 58' (19'') E.$ , ud for *Aalborg-Portland-Cementfabrik Havn*, er permanent inddraget.  
(Kort Nr. 271 og 259. Havneløds, Side 18.)
2742. (T). Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand.  
I *Tyborøn Kanal* er Vandstanden for Tiden ved Middelhøjvande: Paa *Havrevlen*  $4,4$  m, i *Svaneholm Fyrlinie*:  $4,5$  m, i *Sælhundeholm Løb*:  $4,2$  m, i *Gaaseholm Løb*:  $2,2$  m, i *Svaneholm Løb*:  $1,5$  m og i *Kobberø Løb*:  $3,0$  m. Der er saaledes for Tiden ind til *Tyborøn Havn*  $4,4$  m Dybde over *Havrevlen* og  $4,5$  m i *Svaneholm Fyrlinie* og  $4,2$  m i det W.-lige Indløb til *Limfjorden*.  
Uden for Fyrlinierne findes mere Vand, men det anbefales Skibe med et større Dybgaende end  $4,4$  m, der under de nuværende Dybdeforhold søger *Tyborøn Havn*, at benytte Lods.  
(E. f. S. Nr. 45/2565 1934.)

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2743. (T). Norge. Sogn og Fjordane. Måløy Havn. Vrag afmærket.  
(E. f. S. Nr. 11/1064. Oslo 1934.)  
Under Henvisning til E. f. S. Nr. 45/2567 1934 meddeles, at Motorbaaden, der hidtil har været stationeret ved Vraget paa c.  $61^{\circ} 52',2 N.$   $5^{\circ} 07',7 E.$  er inddraget og indtil videre erstattet med en Lystønde, som viser hvidt, fast Lys.  
(E. f. S. Nr. 45/2567 1934.)
2744. (P). England. Themsen Munding. Edinburgh Channel. North-East Shingles Lys- og Kløkketønde forandres.  
(N. t. M. Nr. 2006. London 1934.)  
Omkring den 19. Februar 1935 forandres Lys- og Kløkketønden „*NE. Shingles*“ paa c.  $51^{\circ} 32' N.$   $1^{\circ} 14' E.$ , c. 0,7 Sm  $309^{\circ}$  fra *North Shingles Baake*, til at vise hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $5^s$ .

## MAANEDSOVERSIGT

over endnu i Kraft værende midlertidige og foreløbige  
Efterretninger for Søfarende.

### I. Østersøen.

**1933**

- 7/446 *Østersøen. Sandhammaren Fyr SW. Vrag.*  
34/2011 *Sverige S.-Kyst. Falsterbo Fyr SE. Vrag afmærket.*

**1934**

- 2/77 *Tyskland. Kieler Fjord. Advarsel.*  
4/211 *Finland. Finske Bugt. Orrengrund og Tiiskeri (Digskär) Fyr. Advarsel.*  
7/354 *Danmark. Fakse Bugt. Rødvig Havn. Dybde aftaget.*  
22/1235 *Rusland. Finske Bugt. Priemny Fyrskib flyttet. Sejladforskrifter.*  
23/1306 *Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Bugt. Forbudt Omraade.*  
30/1729 } *Sverige. Ystad. Havnearbejder. Midlertidig Fyrbelysning.*  
35/2011 }  
33/1914 *Tyskland. Jershöft. Undervandstaagesignal og Radiofyr oprettet og i Virksomhed til Prøve.*  
33/1915 } *Tyskland. Femern S.-Kyst. Strukkamphuk Fyr forandres. Fyr midlertidig formærket.*  
37/2136 }  
37/2127 *Sverige. Stockholm Skærgaard. Almagrundet Fyrskib. Radiofyr oprettes. Taagesignalering forandres.*  
41/2334 *Sverige S.-Kyst. Indløbet til Trälleborg. Afmærkning forandres.*  
43/2497 *Danmark. Indløbet til Rødby Havn. Opgrunding.*  
43/2498 *Danmark. Rødsand Rende. Svajepads. Rødsand N. Fyrbaake flyttes. Fyr midlertidig slukket.*  
47/2650 *Sverige. Kalmarsund. Grimskär Fyr. Taagesignal forandres.*  
47/2668 *Tyskland. Leba NE. Vrag.*

### II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

**1933**

- 27/1687 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedsund Jernbanebro W. Midlertidig Bro under Bygning. Bolværk spærret.*

**1934**

- 1/30 *Danmark. Sundet. København. Signaler for Skydning fra Forterne.*  
1/32 } *Danmark. Sundet. København. Inderhavnen. Knippelsbro. Trafikbestemmelse. Lodstvang.*  
27/1581 } *Signaler.*  
1/34 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Avedøre. Skydning. Advarsel.*  
1/35 *Danmark. Sundet. Køge Bugt. Mosedø Batteri. Signal for Skydning.*  
1/36 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Signaler for Skydning fra Borgsted Batteri og Masnedø Fort.*  
1/38 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia. Skydning.*  
1/39 }  
23/1322 } *Danmark. Lille-Bælt. Snævringen. Broarbejder. Advarsel.*  
32/1875 }  
6/352 *Danmark. Lille-Bælt. Fredericia SE. Undervandshindring.*  
9/479 *Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb. Oplysning om Dybde.*  
14/711 } *Danmark. Smaalandsfarvandet. Storstrømmen. Bro under Bygning. Midlertidig Gennem-*  
18/997 } *sejlingsaaabning. Midlertidige Foranstaltninger.*  
49/2736 }  
18/995 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm. Sandhage N. Tilsanding. Sømærke midlertidig flyttet.*

## 1984

- 34/1956 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bandholm Havn. Havnefyr midlertidig slukket.*  
 37/2139 *Sverige. Sundet. Viken Fyr forandres.*  
 39/2237 *Danmark. Sundet. Kongedyb. Provstenen Fort. Uddybningsarbejder. Vragafmærkning kan ikke forventes i Orden.*  
 44/2518 *Danmark. Sundet. Middelgrundts Fort. Skydeøvelser. Advarsel.*  
 44/2551 *Danmark. Store-Bælt. Knudshoved Anlægsmole. Taagesignal flyttes til Forsøg.*  
 47/2672 *Danmark. Lille-Bælt N.-lige Del. Skydeøvelser. Farvand midlertidig spærret. Advarsel.*  
 49/2735 *Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.*

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

## 1929

- 18/993 *Danmark. Kattegat. Fornæs SE. t. S. Oplysning om Dybde.*

## 1982

- 13/591 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Oplysning om Dybdeforhold.*

## 1984

- 1/41 *Danmark. Kattegat. Isefjord. Lynæs Batteri. Signal for Skydning.*  
 1/43 *Danmark. Kattegat. Egense S. Skydeplads.*  
 17/901 *Danmark. Limfjorden. Hjarbæk Havn. Indsejlingsrenden tilsandet.*  
 20/1118 *Danmark. Limfjorden. Oddesund. Bro under Bygning. Advarsel.*  
 29/1689 *Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Kronprins Frederiks Bro. Fartbestemmelse.*  
 41/2357 *Danmark. Kattegat. Øreflak. Vrag „Valborg“ afmærket.*  
 41/2356 *Danmark. Kattegat. Fyns Hoved W. Vrag afmærket.*  
 49/2742 *Danmark. Limfjorden. Tyborøn Kanal. Vandstand.*

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

## 1984

- 6/332 *Skotland. Firth of Forth. Inchkeith E. Lystønde med Taageknaldsignal udlagt til Forsøg.*  
 19/1066 *Norge. Marstenen Fyr. Lysevne forøges.*  
 26/1521 *Frankrig. Dunkerque. Ruytingen Fyrskib midlertidig ombyttet med Lys- og Fløjtetønde.*  
 28/1652 *Doverstræde. Le Colbart. Opmaalingsvagere midlertidig udlagt.*  
 35/2039 *England. South Scroby Tønde ombyttes midlertidig med en Lystønde.*  
 35/2040 *England. Smith's Knoll Klokketønde ombyttes midlertidig med en Lys- og Klokketønde.*  
 36/2093 *Frankrig. Dunkerque Anduvning. Sandettié Fyrskib midlertidig ombyttet.*  
 41/2368 *England. Themsen Anduvning. Mouse Fyrskib ombyttes midlertidigt.*  
 44/2531 *Belgien. Wandelaar Fyrskib. Undervandsklokke midlertidig ude af Virksomhed.*  
 45/2604 *Norge. Korsfjorden. Marstenen Fyr. Forandring af Radiofyr udsat.*  
 47/2675 *Holland. Zeegat van Terschelling. Vlieland. Fyr forandres.*

## Island og Færøerne.

## 1988

- 45/2593 *Island S.-Kyst. Vestmannaeyjar. Brædrabreki Grund fundet.*

## XI. Bekendtgørelser m. m.

## 1983

- 9/598 *Britiske Øer. Oplysninger om Stormvarselstationer.*

## 1984

- 1/55 *Danmark. Bekendtgørelse om visse Forholdsregler til Skibsfartens Betryggelse.*  
 1/56 *Danmark. Forholdsregler og Signaler, som er foreskrevet i Forbindelse med Isbrydnings-tjenestens Udførelse i danske Farvande.*  
 1/57 *Danmark. Meteorologiske Observationer, Stormvarsler, Ismeldinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri udsendt pr. Radiotelegraf under Adresse CQ.*  
 1/59 } *Danmark. Udsendelse af meteorologiske Observationer pr. Radio fra danske Skibe.*  
 2/111 }  
 1/60 *Danmark. Signaler for Skibe, der ledsager Undervandsbaade.*  
 1/61 *Danmark. Stednavne rettes i de danske Søkort.*



- 1934  
1/62 *Danmark. Dampskibsruiter for „Det Forenede Dampskibs-Selskab“s Passagerskibe over N.-lige Atlanterhav.*  
1/63 *Island. Islandske Fyr. Advarsel.*  
2/115 *Britiske Øer og Nordsøen. Almindelig Oplysning angaaende Miner.*  
4/227 *Danmark. Stormvarsler, Vejrmedlinger og Navigationsefterretninger af særlig Interesse for Søfart og Fiskeri i de danske Farvande udsendt pr. Radiotelefon.*  
31/1848 *Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Kronprins Frederiks Bro. Midlertidig Lodstvang.*  
39/2273 } *Danmark. Smaalandsfarvandet. Bekendtgørelse angaaende midlertidige Bestemmelser for*  
49/2767 ) *Sejlads gennem den under Bygning værende Bro over Storstrømmen.*  
48/2725 *Danmark. Sundet. København. Havnereglement forandres.*
-

**2745. England. North Inner Gabbard. North and South Shipwash. Afmærkning flyttet.**

(N. t. M. Nr. 41. Trinity House, London 1934.)

1. Rød- og hvidtærnet Stumpetønde med stumpformet Topbetegnelse, *North Inner Gabbard*, er flyttet til  $51^{\circ} 58' 24''$  N.  $1^{\circ} 56' 05''$  E. i  $17,6$  m Vand.

2. Sort og hvid, vandret stribet Lys- og Klokketønde *North Shipwash*, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $10^s$ , er flyttet og ligger nu i  $12,1$  m Vand  $4,2$  Sm  $145^{\circ}$  fra *Orfordness Fyr*.

3. Sort og hvid, vandret stribet Kugletønde med Trekant, *South Shipwash*, er flyttet og ligger nu i  $13,1$  m Vand  $9,36$  Sm  $117\frac{1}{2}^{\circ}$  fra *Felixstowe Kirke*.  
(Kort Nr. 264.)

**2746. Skotland. Firth of Forth. Undervandshindringer fjernet.**

(N. t. M. Nr. 1999. London 1934.)

E. f. S. Nr. 33/1927 1934 annulleres, idet de deri omtalte Undervandshindringer er fjernet.

c.  $56^{\circ} 00'$  N.  $3^{\circ} 31'$  W.

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

**2747. Frankrig. Boulogne. Lystønde ombyttet med Lys- og Fløjtetønde.**

(A. a. N. Nr. 48/2288. Paris 1934.)

Lystønden *Bouée de la digue Carnot* paa c.  $50^{\circ} 44',5$  N.  $1^{\circ} 34'$  E. er ombyttet med en Lys- og Fløjtetønde med kegleformet Topbetegnelse. Fyrkarakteren er uforandret.

**2748. England S.-Kyst. Needles North Channel. Grunde.**

(N. t. M. Nr. 2003. London 1934.)

1. En Grund med  $2,4$  m Vandjer fundet  $1,25$  Sm  $221^{\circ}$  fra Flagstangen ved *Keyhaven* Kystvagtstation.

2. En Grund med  $4,6$  m Vand er fundet  $1,04$  Sm  $226^{\circ}$  fra Flagstangen ved *Keyhaven* Kystvagtstation.

c.  $50^{\circ} 42'$  N.  $1^{\circ} 35'$  W.

Anm. I Kortet udgaar Mærket: „*Right extreme of Hurst and Victoria Forts in line 90° leads through North Channel.*“

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

**2749. Afrika W.-Kyst. Dahomey. Cotonou (Kotonu). Fyr forandret.**

(B. a. Z. Nr. 277/3151. 's-Gravenhage 1934.)

Det grønne, faste Fyr paa Hovedet af *Cotonou Pier* paa c.  $6^{\circ} 21'$  N.  $2^{\circ} 25'$  E. er forandret til at vise grønt Lys med En-Formørkelser hver  $10^s$ , Lys  $5^s$ , Mørke  $5^s$ . Flam- mens Højde:  $8,5$  m.

**2750. Kap Verds Øer. St. Jago. Ponta Temerosa. Fyr forandret.**

(B. a. Z. Nr. 274/3123. 's-Gravenhage 1934.)

*Ponta Temerosa* Fyr paa c.  $14^{\circ} 53',5$  N.  $23^{\circ} 30'$  W. er forandret og viser nu hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $10^s$ , Blink  $0,4^s$ , Mørke  $1,6^s$ , Blink  $0,4^s$ , Mørke  $7,6^s$ . Iøvrigt uforandret.

**2751. (T). Kap Verds Øer. Bonavista Island. Fyr midlertidig slukket.**

(N. t. M. Nr. 2010. London 1934.)

Det hvide, faste Fyr paa *Sal Rei island* paa c.  $16^{\circ} 10'$  N.  $22^{\circ} 57'$  W. er for Tiden slukket.

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

- 2752. Mexiko W.-Kyst. Topolobampo. Cerro Partido Fyr tændt.**  
(N. f. S. Nr. 48/4690. Berlin 1934.)  
Paa den tidligere Baakes Plads paa c.  $25^{\circ} 32',_2$  N.  $109^{\circ} 06',_3$  W. er tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink. Flammens Højde: 95 m. Synsvidde: 25 Sm. Et graat, cylindrisk Betontaarn med lysegraa Fyrlanterne.

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 2753. Korsika. Ile Rousse. Oplysning om Fyr.**  
(A. a. N. Nr. 48/2283. Paris 1934.)  
*Port de l'île Rousse* Fyr er flyttet ud paa det nye Hovede af Bølgebryderen, c. 10 m fra dets tidligere Plads. Synsvidde: 12 Sm. c.  $42^{\circ} 38'$  N.  $8^{\circ} 56'$  E.
- 2754. Sardinien. Isola Rossa (Bosa). Fyr forandret.**  
(A. a. N. Nr. 276/618. Genua 1934.)  
Fyret paa S.-Spidsen af *Isola Rossa* paa c.  $40^{\circ} 17'$  N.  $8^{\circ} 29'$  E. er forandret til at vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 8<sup>s</sup>. — Iøvrigt uforandret.
- 2755. Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Porto di Livorno. Nyt Fyr tændt.**  
(A. a. N. Nr. 277/627. Genua 1934.)  
Paa Baaken paa c.  $43^{\circ} 33'$  N.  $10^{\circ} 18'$  E., c. 150 m WSW. for *Livorno* Fyr, er tændt et Fyr, der viser grønt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>. Flammens Højde: 6 m. Synsvidde: 4 Sm.  
Omtalte Baake bestaar af en sortmalet, sekskantet Jernbaake paa et cylindrisk Betonfundament.
- 2756. (T). Sicilien. Tyrenske Hav. Capo S. Vito. Fyr midlertidig forandret.**  
(A. a. N. Nr. 278/632. Genua 1934.)  
*Capo S. Vito* Fyr paa c.  $38^{\circ} 11'$  N.  $12^{\circ} 44'$  E. er midlertidig forandret og viser for Tiden hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink 0,<sub>76</sub><sup>s</sup>, Mørke 4,<sub>24</sub><sup>s</sup>. Synsvidde: 15 Sm.
- 2757. Italien E.-Kyst. Otranto. Punta Craul Fyr. Oplysning om Lysvinkel.**  
(A. a. N. Nr. 276/620. Genua 1934.)  
Den røde Lysvinkel i *Punta Craul* Fyr paa c.  $40^{\circ} 09'$  N.  $18^{\circ} 30'$  E. er synlig i Pejlinger fra  $165^{\circ}$  til  $183^{\circ}$ .  
(E. f. S. Nr. 42/2434 1934.)
- 2758. Italien E.-Kyst. Porto-canale di Rimini. Fyr forandret.**  
(A. a. N. Nr. 276/619. Genua 1934.)  
*Rimini* Fyr paa c.  $44^{\circ} 04'$  N.  $12^{\circ} 35'$  E. er forandret og viser nu hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 16<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 6<sup>s</sup>. Flammens Højde: 29 m. Synsvidde: 15,<sub>4</sub> Sm.  
(E. f. S. Nr. 19/1079 1934.)
- 2759. Italien E.-Kyst. Po-Munding. Punta Maestra. Afmærkning forandret.**  
(A. a. N. Nr. 281/645. Genua 1934.)  
Lystønden paa c.  $44^{\circ} 57'$  N.  $12^{\circ} 34'$  E., c. 4,<sub>1</sub> Sm  $100^{\circ}$  fra *Po di Pila* Fyr, er ombyttet med en sort og hvid, vandret stribet Lys- og Fløjtetønde, der viser hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink 0,<sub>5</sub><sup>s</sup>, Mørke 4,<sub>5</sub><sup>s</sup>.  
(E. f. S. Nr. 14/721 1934.)
- 2760. Rusland. Azovske Hav. Taganrog Bugt. Sazalnik Spit. Vrag afmærket.**  
(N. t. M. Nr. 1991. London 1934.)  
Et Vrag, der er farligt for Sejladsen, og som er afmærket med 2 sort- og hvidmalede Spirtønder, ligger sunket paa c.  $46^{\circ} 59'$  N.  $38^{\circ} 32'$  E., 8,<sub>6</sub> Sm  $16^{\circ}$  fra *Shabelskoe* Kirke.

- 2761. Tripolis. Cirenica. Bengasi SW. Suáni et-Terria. Minaret.**  
 (A. a. N. Nr. 277/629. Genua 1934.)  
 En Minaret, der er meget synlig fra Søen, er opført paa c. 31° 53' N. 19° 57' E., c. 0,5 Sm N. for *Suáni et-Terria*, som er beliggende c. 2 Sm NNE. for *Palma isolata*.
- 2762. Tunis. Kelibia. Fyr forandret.**  
 (A. a. N. Nr. 48/2285. Paris 1934.)  
*Kelibia* Fyr paa c. 36° 50' N. 11° 07' E. er forandret til at vise hvidt Lys med En-Formørkelser hver 6<sup>s</sup>, Lys 4<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>.

## X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien.

- 2763. Sunda Øerne. Sumatra E.-Kyst. Berhala Stræde. Speke Rock. Fyr tændt. Lystønde udlagt. Sejlanvisning.**  
 (B. a. Z. Nr. 267/3060. 's-Gravenhage 1934.)  
 1. Paa *Speke Rock* er paa 0° 36' 50" S. 104° 06' 20" E. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 8<sup>s</sup>, Blink 2<sup>s</sup>, Mørke 6<sup>s</sup>. Flammens Højde: 13 m. Synsvidde: 10 Sm.  
 2. Den hvid- og sorttærnedede Spidstønde med Ballon paa 0° 46' 20" S. 104° 10' 50" E., ved N.-Kanten af en 5½ m Grund, er ombyttet med en hvid- og sorttærnet Lystønde, der viser hvidt Et-Blink hver 12<sup>s</sup>, Blink 5<sup>s</sup>, Mørke 7<sup>s</sup>.  
 3. Kommende fra *Berhala* holder man Lystønden paa 5½ m Grunden om Bagbord, Fyret paa *Speke Rock* om Styrbord og passerer tæt W. om *Moelje*.  
 (E. f. S. Nr. 34/1998 1934.)
- 2764. Korea SE.-Kyst. Yön Dai San W. Undervandshindring.**  
 (N. t. M. Nr. 1986. London 1934.)  
 En Undervandshindring er udlagt c. 2 Sm NW. for *Brine Point* Fyr, der er beliggende paa c. 34° 59' N. 128° 49' E.
- 2765. Australien S.-Kyst. Victoria. Warrnambool. Undervandshindring.**  
 (N. t. M. Nr. 1993. London 1934.)  
 En Undervandshindring rapporteres at ligge paa c. 38° 26' S. 142° 31' E., 2,5 Sm 142° fra *Warrnambool* Bølgebryderfyr.
- 2766. Sydaustralien. Wallaroo Bugt. Lystønde forandret.**  
 (N. t. M. Nr. 1992. London 1934.)  
 Lystønden paa c. 33° 54' S. 137° 35' E., ved *Moonta Shoal*, er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 4<sup>s</sup>.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

- 2767. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Bekendtgørelse angaaende midlertidige Bestemmelser for Sejlads gennem den under Bygning værende Bro over Storstrømmen.**  
 Under Henviisning til § 1 c i Bekendtgørelse Nr. 264 af 14. September 1934 angaaende midlertidige Bestemmelser for Sejlads gennem den under Bygning værende Bro over *Storstrømmen* (se E. f. S. Nr. 39/2273 1934) meddeler Ministeriet for Søfart og Fiskeri herved, at den i samme Bekendtgørelses § 1 b omhandlede Gennemsejlingsaabning mellem Pille 24 og Pille 26 fra og med den 15. December 1934 spærres, og i Stedet etableres en ny Gennemsejlingsaabning i den nordlige Del af den hvide Vinkel i *Bogø* Vinkelfyr mellem Pille 19 (54° 58' (07") N. 11° 53' (29") E.) og Pille 21, der ligger c. 116 m sydligere end Pille 19.  
 (Se Afsnit II, E. f. S. Nr. 49/2736 1934.)

**2768. Danmark. Sundet. Lodstakster.**

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 50/2897 1933 meddeles, at Hjemrejsepengene vedrørende de Lodsninger i *Øresund*, der er fælles for *danske* og *svenske* Lodser, foreløbig for hele Aaret 1935 opkræves med et Tillæg af 10 pCt. for *Sveriges* Vedkommende og 50 pCt. for *Danmarks* Vedkommende.

(E. f. S. Nr. 50/2897 1933.)

**Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.**

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

Korta eller  
Boga Nr

*England:*

- T Supplement No. 2 to Red Sea and Gulf of Aden Pilot.  
 T Supplement No. 4 to Irish Coast Pilot.  
 T Supplement No. 4 to Newfoundland and Labrador Pilot.  
 R Malacca Strait Pilot.  
 T Supplement Nr. 7 to Mediterranean Pilot, Vol. I.  
 T Supplement No. 4 to St. Lawrence Pilot.  
 N 1875 North Sea, Germany. — Jade river to Norder piep.  
 N 1933 North America, West Coast. British Columbia. — Cape Caution to Caamano sound, including Queen Charlotte sound and the south part of Hecate strait.  
 N 1322 Anchorages on the West Coast of India. — Cannanore anchorage. — Tellicherry anchorage.  
 R 2567 England, East Coast. — Tees bay.  
 R 231 Brazil. — Bahia de Paranagua.  
 R 3197 Cuba. — Bahia Nuevitas.  
 R 102 England, East Coast. — Covehithe ness to Landguard point.  
 R 846 Anchorages in Cyprus.  
 R 2052 England, East Coast. — Harwich approaches.  
 R 2185 New Zealand. — Nelson anchorages.

*Tyskland:*

- R D. 7 Die Jade, Südlicher Teil.  
 R D. 81 Nordküste von Estland, Paldiski bis Keri.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART



Forsikrings-Aktieselskabet  
**"SKANDINAVIA"**

Stiftet 1899  
Aktiekapital 10 Millioner Kroner

SØ- OG TRANSPORTFORSIKRINGER  
samt  
GENFORSIKRING I ALLE BRANCHER

KONGENS NYTORV 6 · KØBENHAVN K.  
Telefon 9316 Telgr. Adr. Reassurance

## Dansk Stevedore Forenings Medlemmer

Post-Adresse:		Telegram-Adresse:
Nyborg	Henrik Basballe, Foreningens Formand.	Basballe.
Aarhus	L. Mikkelsen, Aarhus Stevedore-Kompagni, Foren. Vice-Formand.	Labore.
København	Holger Jørgensen, Foreningens Kasserer.	Old stevedore. Mamdresch.
Aalborg	Stevedorekompagniet.	Dispatch.
Aarhus	Hassing & Drescher.	Lodsen. Stevedore.
Assens	Petersen & Jacobsen.	
Esbjerg	Ludvig Christensen,	
København	Københavns Stevedore Kompagni, Niels Juelsg. 8. (Søren Olsen)	"Klie". Stevedoren.
Holbæk	S. I. Sørensen.	Stevedoring.
Horsens	Søren Andersen.	Omøe.
Kalundborg	L. Omøe.	Spedition.
Nyborg	Mammen & Drescher.	Simonsen.
Odense	Simonsen & Møller.	Wessberg og Christoffersen.
Randers	Wessberg & Christoffersen.	Stevedoring.
Vejle	Vejle Stevedoreforretning.	

Stevedoring Rater ifølge Overenskomst med  
Dansk Dampskibsrederiforening og The Baltic  
and International Maritime Conference.

*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

**O**wners' &  
**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

Price 13/- postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
33, Amaliegade, Copenhagen.

## AKTIESELSKABET MARITIME AGENCY

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Tel.: Central 1504 & 14450 Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K



REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORTRER

**BUNKERKUL**

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN



KONTRAHENTER FOR  
**STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS**

AKTIESELSKABET

**HELSINGØRS JERNSKIBS- OG MASKINBYGGERI**

Telefoner: 40 - 91 &amp; 357

HELSINGØR · DANMARK

Telegr.-Adr: »Skibsværftets«

Nybygning og Reparation af Dieselmotor- og Dampskibe. — Byggebeddinger for Skibe indtil 430 Fods Længde.  
Fabrikanter af Dampmaskiner, Kedler og Overhedere. — Lentz Ventilmaskiner. — Stirling Vandrørskedler.  
2 Tørdokker og 1 Ophalingsbedding for Skibe indtil 380 engl. Fods Længde.

**DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S**

BEFRAGTNING, KLARERING &amp; DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

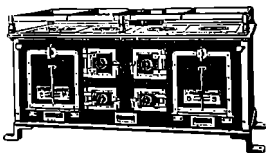
AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

**BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S**HOLMBLADSGADE 47  
KØBENHAVN S.Kabys = Komfurer  
i alle Størrelser

Forlang Katalog Tlf. C. 1630

DAMPSKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 &amp; 4248 - Telegram-Adresse: „Steampacific“

L. R. SCHMITH

Korresponderende Reder

**SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY**

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 &amp; 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents  
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.

**GIESCHE**

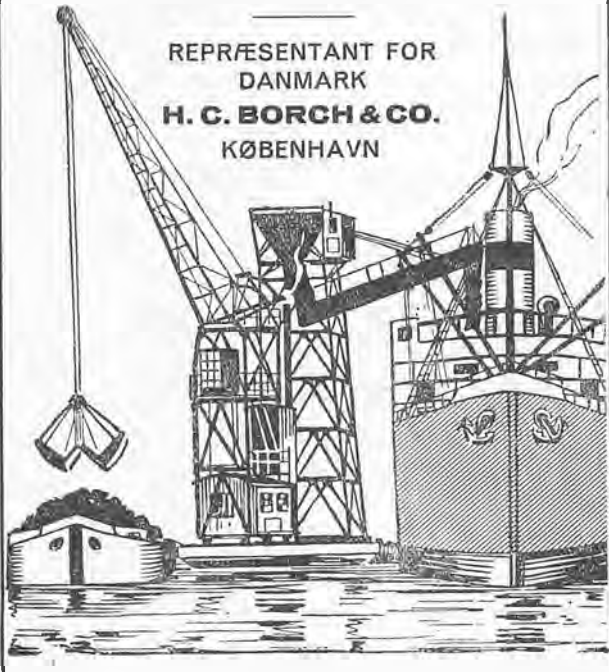
HANDELSGESELLSCHAFT

m. b. H.

DANZIG

HOLZMARKT 4

Tel.-Adr. GIESCHE

**Første Klasses Bunkerkul**fra egne Gruber:  
Cleophas og Giesche.REPRÆSENTANT FOR  
DANMARKH. C. BORCH & CO.  
KØBENHAVN**CHR. MØLLER A/S**

Amaliegade 49 København K.

PRESENNINGER

ARBEJDS-HANDSKER · ASBESTBEKLÆDNING  
OLIETØJ · PRESENNINGER UDLEJES

Etableret 1855

Telefon: Central 687

**IVER C. WEILBACH & CO**

SØLVER &amp; SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744



Telegr.:

Compasweilbach

Specialforretning: Kompasser &amp; Nautiske Instrumenter

**ARBEJDSGIVERE****OG FUNKTIONÆRER**er lige interesserede i Indførelsen af  
en betryggende forsikringsmæssig Pen-  
sionsordning for Personalet.

Indhent Oplysninger og Tilbud fra

**PENSIONSORSIKRINGSANSTALTEN**

AKTIESELSKAB

(Oprettet af danske Erhvervsorganisationer)

Vestre Boulevard 38 · København V · Tlf.: C. 7809

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 50

TORS DAG 13. DECEMBER 1934

41. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1934

Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleum A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegrafelskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phoenix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugserelskaber.

## FRA UGE TIL UGE

Af Axel Gerfalk.

### ALVORLIG UDVIKLING

Er England og de engelske Dominions og De Forenede Stater blevet enige om en Skibsfartsordning udenom de andre Skibsfartsnationer? Meget tyder derpaa. Fra engelsk Side har man ikke lagt Skjul paa, at der var sket Henvendelse til Dominions og Kolonierne om saa vidt muligt at benytte engelsk Tonnage til Besejlingen mellem disse og Moderlandet. Det har heller ikke været nogen Hemmelighed, at man i Dominions stillede sig elskværdig, om end ikke i alle Dominions overstrømmende elskværdig, overfor dette Krav. I New Zealand skrev det ledende Blad for ganske nylig: »Skibsfartskrisen berører ikke alene Storbritannien, men hele det britiske Imperium. Vi er fortrolig med den Tanke, at en stærk Krigsflaade er nødvendig til at beskytte Imperiets Handelsruter i Krigstider. Hvad der maaske springer mindre i Øjnene, men som det derfor er Grund til stærkt at fremhæve, er Nødvendigheden af ogsaa at have en stærk Handelsflaade til at opretholde Empiriets Fødevare-Forsyning under lignende Forhold.« Bladet foreslaar efter en udførlig Begrundelse, at de forskellige Regeringer indenfor Imperiet maa raadslaa om at finde den bedste Maade at ordne dette Forhold paa, og en saadan Raadslagning maa finde Sted snarest mulig. Og en saadan Raadslagning vil finde Sted i nær Fremtid. Maaske endnu inden den stadig udsatte internationale Skibsfartskonference bliver afholdt.

Ejheller er det længere nogen Hemmelighed, at man fra engelsk Side har ført visse Forhandlinger med De Forenede Stater, vistnok baade med det officielle Amerika og med den amerikanske Skibsfarts ledende Mænd. Her i Bladet har vi peget paa den ejendommelige Kovending, som samtlige engelske Fagblade har foretaget i deres Indstilling til Staternes mægtige Subsidier til den amerikanske Skibsfart. Hvor man tidligere fraadede og truede, forstaaer man nu saa udmærket godt, at Amerikas særlige Forhold nødvendiggør Statsstøtte til Skibsfart og Skibsbygning. Saadan noget er ikke helt tilfældigt. Navnlig naar man samtidig i Amerika taler vage, men venlige Ord om Samarbejde med den engelske Skibsfart — indtil for nylig var samme engelske Skibsfart den eneste virkelige Hindring for den amerikanske Skibsfarts Opblomstring. Det eneste amerikanske Fagblad, der skarpt kritiserer et kommende engelsk-amerikansk Samarbejde paa dette Omraade, er *Marine Journal*, men det kan jo være, at man har glemt eller ment at det ikke var nødvendigt at sætte dette Blad ind i Tingenes Udvikling.

Sir Archibald Hurd, en personlig Ven af Handelsminister Runciman, udtalte sidste Uge ved en Royal Empire Society Festlighed, at alle internationale Konferencer repræsenterede en Fare for britiske Interesser, hvad Erfaringen ofte har vist — vi bliver sædvanligvis presset til at gøre Indrømmelser, og vi gør dem. Og han tilføjede:

»Jeg er bange for, at ingen international Konference vil sikre fair play for britisk Skibsfart, men



en Empire Konference, der anerkender Amerikas Krav med Hensyn til dets enorme Kyststrækning og store Eksporthandel, vil maaske betyde et nyt og lysere Kapitel i vor mest betydningsfulde Industris Historie.

Ejheller er det næppe nogen Tilfældighed, at den meget velunderrettede Sir Archibald Hurd netop paa dette Tidspunkt og ved den Lejlighed fremkom med denne Opfattelse, som naturligvis er hans egen, men højst sandsynlig ogsaa deles af Walter Runciman og Lord Essendon — den sidstnævnte er som bekendt ikke saa lidt oprørt over, at skandinaviske Rederier-interesser forstyrrer hans englo-amerikanske Skibsfartscirkler.

Hurd er altfor klog en Mand til at overse, at et eventuelt intimt Samarbejde med Dominions og Staterne paa Skibsfartens Omraader rummer visse Farer. Han sagde ved samme Lejlighed, at man intet Øjeblik maatte glemme, at britiske Skibe ikke alene transporterer britiske Varer mellem britiske Havne, men at et meget stort Antal engelske Skibe er beskæftiget med at transportere udenlandske Varer mellem udenlandske Havne. Med en drastisk Vending udtrykte han denne Frygt ved at sige, at det vilde være taabeligt at give Slip paa sit Kødben for at snappe efter en Skygge — man maatte være ganske sikker paa, at Skyggen repræsenterede et større Kødben. Man kunde ikke spille Hasard med en Industri, der i gode Aar bidrog med £300,000,000 til den nationale Handelsbalance.

Sir Archibald Hurd var næppe paa sikker Grund, da han ved samme Lejlighed udtalte, at en Forstaaelse i Spørgsmaalet om Subsidier imellem Imperiets Folk og De Forenede Stater vilde blive hilst med Glæde af Skandinaverne og Hollænderne, »der ligesom os selv ønsker fair play«. Hvorfor skulde en saadan Forstaaelse blive hilst med Glæde af Skandinavien? spørger Scandinavian Shipping Gazette. Denne Forstaaelse vil mest sandsynlig klemme mange danske, norske og svenske Skibe væk fra Havene, og for dem, det gaar ud over, er der da ingen Grund til at juble.

## VED UDENRIGSMINISTER COLD'S DØD

FHV. Udenrigsminister, Æresmedlem af Dansk Dampskibsrederiforening, Direktør C. M. T. Cold er afgaaet ved Døden, 71 Aar gammel.

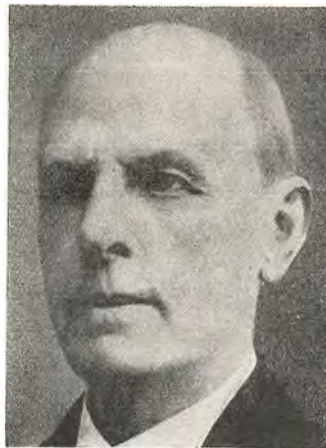
Ved dette Dødsfald er en ejendommelig Karriere afsluttet. Den afdøde var Søofficer, gik derefter over i privat Erhverv og var knyttet nogle Aar til Det Østasiatiske Kompagni i forskellige ansvarsfulde Stillinger. I 1905 udnævntes Cold til Guvernør i Vestindien, men vendte efter tre Aars Forløb tilbage til Danmark og blev administrerende Direktør for Det Forenede Dampskibs Selskab og fra 1911 Formand i Dansk Dampskibsrederiforenings Bestyrelse.

Det var maaske i den sidste Egenskab og i Krigens vanskelige Aar, at Direktør Cold gjorde sin største Erhvervs-Indsats. Hans Virke i disse Aar paa Rederivirksomhedens mange Felter var af gennem-brydende Betydning ikke alene for Erhvervet, men for hele Landet. Afdøde Indenrigsminister Ove Rode udtrykte dette meget smukt i en Rigsdagstale, som han holdt ved Krigsperiodens Afslutning. I denne sagde han ifølge Rigsdagstidendes Referat:

»Under den allervanskeligste Del af Krigsperioden var Handelsflaaden i det hele taget det væsentligste, om ikke det eneste Aktiv af uomtvistet og afgørende Betydning for Landets Økonomi«.

Det er Ord, som bør mindes ved Direktør Cold's Død. For han stod som den ansvarlige Repræsentant for det *Fragtnævn*, der under Rederiforeningens Auspicer ikke alene sikrede Importen af de nødvendige Raamaterialer til Landet og sørgede for Opretholdelsen af vor Landbrugsekspert, men ogsaa regulerede

## REDERIFORENINGENS ÆRESMEDLEM



Afdøde Direktør C. M. T. Cold

og holdt indenfor passende Rammer de Pligtrejser, som blev Danmark paatvunget af de krigsførende Lande.

Det var ligeledes i den Cold'ske Periode, at Grundstenen blev lagt til Rederiforeningens smukke Ejendom i Amaliegade. I samme Periode gennemførtes et stort filantropisk Arbejde. Rederiforeningen skænkede mægtige Summer til forskellige med Søen beslægtede Virksomheder, deriblandt til Danske Dampskibsreders Understøttelsesfond, som ved Bidrag fra Foreningens Medlemmer og Østasiatisk Kompagni blev bragt op til 2½ Million Kroner, og hvoraf der aarlig udbetales ca. 120,000 Kroner til Efterladte efter Søfolk, der omkom under Verdenskrigen, og til Søfolk, der kom til Skade under denne. Der bevilligedes af Foreningens Midler 100,000 Kr. til Søfartsmusæet paa Kronborg, og Sømændenes Forbund fik 100,000 Kroner til deres Arbejdsløshedskasse, Fyrbødernes 40,000 Kroner til deres. Foreningen skænkede ogsaa i denne Periode 100,000 Kroner til Den Almindelige Danske Skibsførerforenings Byggefond og 250,000 Kroner til Foreningen for skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne.

Da Direktør Cold i 1921 trak sig tilbage fra Det Forenede Dampskibs Selskabs Ledelse, nedlagde han samtidig sin Stilling som Formand i Dansk Dampskibsrederiforening, som ved enstemmig Beslutning udnævnte ham til Foreningens eneste Æresmedlem.

## OVERENSKOMSTERNE MED OFFICERERNE

DER har i den senere Tid været ført Forhandlinger mellem Dansk Dampskibsrederiforening og Styrmandenes og Maskinmestrenes Organisationer. Disse er nu afsluttet, og man er enedes om nye Kontrakter, der i Hovedlinierne følger de gamle. Disse Overenskomster gælder to Aar frem i Tiden, altsaa til 1. April 1937, og derved er tilvejebragt Arbejdsfred indenfor denne Del af Erhvervet.

Tilbage staar Forhandlingerne med Sømændene og Fyrbødernes. De vil antagelig ikke finde Sted førend efter Jul. Hvis man tør dømme efter Resultaterne i Sverige, hvor baade Sømænd og Fyrbødere for nogen Tid siden fornyede Overenskomsterne med Rederne, skulde disse Forhandlinger ikke frembyde større Vanskeligheder. Det manglede forøvrigt ogsaa bare. Vi ved jo alle, at 1935 bliver et af Skibsfartens vanskelige Aar, fordi Konkurrencen bliver mere pibende haard end nogensinde. Den statsunderstøttede engelske Trampflaade vil blive en følelig Faktor i specielle danske Markeder — en Faktor, der betyder færre Laster for danske Skibe og lavere Fragtpriser.

## HVAD ANDRE TÆNKER OG SKRIVER

### HVAD NU, HR. SKIBSREDER

De britiske Subsidier er en Kendsgerning. Der er ikke længere nogen Mulighed for at trøste sig selv med at der ikke bliver noget af det.

Man bør heller ikke fæste Lid til den Forklaring, at dette er en Advarsel til den øvrige Verden, eller tro, at dette Skridt fra den britiske Regerings Side vil standse Subventionsgalskaben. Snarere skulde man tro, at det vil gaa efter det gamle Ord, som siger:

»Det første Skridt paa Lastens Bane  
saa til det sidste blev paa Dydens Veje«.

Det vilde være Letsind at gaa ud fra, at den britiske Subventionsbeslutning er noget som helst andet end Begyndelsen til

*ET KAPLØB OM HVEM, SOM KAN GIVE  
DE STØRSTE SUBSIDIER.*

Ud fra den Forudsætning maa man handle. Viser det sig, at Forholdene udvikler sig bedre end tænkt, er intel tabt ved, at man handler ud fra den værste Forudsætning.

Set paa denne Maade maa man gaa ud fra, at

*SKIBSFARTSKONFERENCEN I LONDON  
ENTEN IKKE BLIVER HOLDT, ELLER AT  
DEN BLIVER RESULTATLØS, HVIS DEN  
KOMMER I STAND.*

Det næste vi oplever er, at en Del Stater, som ikke subvenerer sine Skibe, vil gaa over til Skibsprotektionismen.

Sverige vil antagelig følge Englands Eksempel. Danmark, som allerede giver Skattefrihed for udenrigsk Skibsfartstjeneste, vil maaske øge Begunstigelserne. Nederlandland vil rimeligvis ogsaa følge med.

*MAN MAA VÆRE FORBEREDT PAA, AT  
SUBVENTION BLIVER ALMINDELIG.*

Bortset fra, at den ene trækker den anden med sig af rent faktiske Grunde, kan man ikke se bort fra, at man

i visse Lande haaber paa den Maade at vinde et Fortrin i Konkurrencen sammenlignet med dem, som ikke kan eller ikke vil subvenere. Saadan er Venskabet i Ulvelokken.

*VI MAA I DENNE SITUATION IKKE  
GLEMME, AT ALLE ER VORE KONKUR-  
RENTER.*

*MED RYGGEN MOD VÆGGEN STAAR VI  
GANSKE ALENE.*

*ER SAA SITUATIONEN HAABLØS?*

Den er vanskelig! Vi maa anspænde alle vore Kræfter og bruge al vor Opfindsomhed.

*DET GÆLDER AT LEVE OVER TIL DE  
ANDRE HAR ABSORBERET SUBVENTIO-  
NEN.*

Kan vi det, saa er vi sikrere end før.

Statssubvention er i sig selv et Onde, en Gift som Kokain eller Morfin. Men den stimulerer til øget Virksomhed straks. Det tager nogen Tid, før den gør sig gældende som afslappet Duellighed, øgede Udgifter og Overkapitalisering. For at kunne staa stærkest muligt i Ventetiden maa vi styrke vor egen Konkurrenceevne ved at lette Byrderne.

*VI MAA HOLDE EN ALMINDELIG AFLUS-  
NING PAA EKSTRAUDGIFTER (RESTRIK-  
TIONER OG TYNGDER AF ENHVER ART.*

»N. H. og S. T.« har skrevet dette saa mange Gange, at det er næsten flovt at gentage det. Men man maa undskyldte os. Saavidt vi kan se gælder det Eksistensbasis for baade Skibsredere og Søfolk. Vor stolteste Næring staa foran en Situation, hvor det gælder at

*HVER MAND GØR SIN PLIGT. I SLIGE  
SITUATIONER VINDES DE STORE SEJRE.*

*Norges Handels- og Sjøfartstidende.*

## \* "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING \*

*København, den 11. Dec. 1934.*

Som nævnt i sidste Uges Beretning var der Tegn til Snere Bevægelse i de oversøiske Markeder — foruden La Plata — og i den Uge, som er gaaet, har der ogsaa været en udvidet Forretning baade paa den ene og den anden Kant, men denne Udvikling har endnu ikke kunnet influere væsentligt paa Raterne. For Østens Vedkommende vil der, saaledes som Forholdene ser ud i Dag, antagelig være mere end rigelig Tonnage i Position, end de forskellige Markeder kan absorbere, og hvis der ikke kommer en helt uventet Efterspørgsel, vil det sikkert blive vanskeligt at opretholde selv den nuværende lave Ratestandard. Australien vil forhaabentlig kunne bruge en hel Del Tonnage i de kommende Maaneder, ligesom Kornimporten til Slaterne og Vestkysten hovedsagelig fra La Plata vil kunne beskæftige en Del Baade. La Plata har igen en livlig Periode for alle Positioner op til Februar, og nogen Stigning i Raterne er vel indenfor Mulighedens Grænse.

Kulmarkedet ud til Middelhavet er ogsaa lidt bedre, ligesom der er mere Efterspørgsel i de hjemgaaende Markeder, og i Nord-Østersøen maa der uvægerlig ogsaa blive bedre Muligheder. Den ret livlige Kornekseport bl. andet fra Frankrig giver Rederne — især af mindre Baade — en haardt tiltrængt Støtte.

### TRÆLASTMARKEDET

er helt og aldeles uforandret. Blandt de sidst rapporterede Afslutninger kan nævnes:

700 Std. Søderham/London 29/6. 700 Std. Gelle/Rouen 37/-. 500 Std. Kotka/Brussel Kanalen 40 Belgas. 420 Std. Hermosand/Vilvorde 47 Belgas. 480 Std. Hermosand/Le Legue 40/-. 580 Std. Kaskø/Hull 34/- gross. 1,000 Fv. Bjørkø/Sunderland 28/6. 1,100 Fv. Bjørkø/Garston 35/.

For næste Sæsons Afskibning skal der være sluttet en Del Kontrakter, bl. andet:

12,000 Fv. Pulpwood Syd Finland/Holland 27/3. 20,000 Fv. Props Syd Finland/Belgien 29/3 29/6 og for

25,000 Fv. Pulpwood Syd-Finland/Calais-Rouen indikeres henholdsvis 29/6 31/-. For smaa D.B.B. Ladninger noteres:

Ræfso/Cork 450 Std. Juli 40/- 41/.

Leningrad har vel nu taget den sidste Baad i Aar, og Canada ligesaa. En 1200 Std. Baad tog 650 Std. Pictou/W.B.E.I. til 50/-.

### KUL, KOKS etc.

Da der ikke udbydes Overflod af Tonnage, og den store Efterspørgsel efter Kornbaade fra Frankrig, Polen etc. lægger Beslag paa mange Baade, er Kulmarkedet blevet betydelig strammere. Tyne/København betalte 4/1½ for 3,500 t., Wear/Lindholm Pier 4/3 4,000 t., Boness/Aarhus 4/4½ 2,700 t., Sunderland/København indikerer omkring 6/6 for middelstor Tonnage. Danzig/Gdynia-god dansk Havn 5/5½ 1,000 t. 4/3 4/6 1,800 tons.

### MIDDELHAVET etc.

Udgaaende har været lidt livligere med noget fastere Noteringer over hele Linien, men uden Rateforbedringer af nogen Betydning. De hjemgaaende Markeder har ligeledes været lidt bedre repræsenteret — uden at der dog er sket noget, som kan virke særlig opmuntrende.

Sorthavet/A-H. betaler 9/9 op til 10/4½, Option Danmark 11/3 11/10½, Norge/Sverige 6d. mere 55/6,200 t. Donau/Antwerpen 14/-, Rotterdam 14/3, U.K. 15/- 5,500 t. pt. Nicolaieff/Japan 8,000 t. 18/6. Alexandria/Hull fik en særlig stor Baad til 7/7½d. Fra Saloum noteres 20/- 20/6 til fuld range. Frugt ca. 18/- 18/6 100,000 cbf.

### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Tilbudet af vestgaaende Laster er lige daarligt, og Returlasterne er saa sandt ikke videre »repræsenterable«, men der har i de sidste Dage været mere Liv over de forskellige Markeder, hvilket giver Forhaabninger. Cuba/U.K. Kont. betaler ca. 12/6 13/6 8/5,000 t., Kul Hampton Roads/Pernambuco 8/6, Norfolk/Genua \$2;

Skralbjenn N. Staterne/Japan 13/6 f.i.o., Ardrossan 8/8/9 5/3,000 t. f.i.o. Fra British Columbia sluttes en hel Del til Østen paa Lumpsum Basis f.i.o., og til Europa indikeres 17/6 18/- for »heavy grain«, Vancouver Lastning.

### SYD-AMERIKA

Kul Wales/B. Aires sluttes til 8/9, Rosario 9/6, og en enkelt Baad endog 8/9, Monte Video 8/3 8/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Rio 7/9. Det hjemgaende Marked har bedret sig, og de ret talrige Ordre til Staterne og Pacific gør sit til at stimulere Raterne.

Rosario/BristolKanalen 6,500 t. 16/9 7,000 t. 16/6 Jan. Rosario/A/H. 7,500 t. 17/- Jan./Febr. San Lorenzo/New York-Philadelphia 7,000 t. 17/9 Jan. San Lorenzo/Antwerpen 7,500 t. 15/9 Jan. B. Aires/A-R'dam 7,500 t. 15/- Decb. B. Aires/p.p. 6,700 t. 14/9 Feb.

## + DANSKE HAVNE +

### ESBJERG

Dybder ved daglig Højvande: Paa Graadysbarren 2,7—5,8 m undtagen i en 200 m bred Rende, der i fuld Bredde har 7,5 m og i Fyrlinien 7,8 m, i Dokhavnen 6,0 m og paa Slusetærskelen 5,6 m, i østre Forhavn 7,0 m, i søndre Forhavn 7,0 m, i Trafikhavnen 7,6—8,8 m, i Fiskerihavnen 5,7 m. Flodskiftet er ca. 1,3 m. Farvandet fra Barren til Havnen er afmærket med talrige Bøjer, Lys- og Fløjtetønder og flere Fyrlinier. — Havneafgifter (pr. Reg.-Ton): Indenbys 20 Øre, Udenbys 25 Øre. — Ingen Lodsvang. Lodspenge efter Dybtgaende og Drægtighed. Der er Sommer- og Vintertakst. Lodsstationen, en Lods-kutter, ligger som Regel udenfor eller indenfor Barren. — Bugsering ved D.F.D.S.'s og Svitser's Bugserbaade. Takst: 6 Øre pr. Net. Reg. Ton, dog mindst 100 Kr. og højest 300 Kr. Moderation for Tankbaade med Last, halv Takst for Kul- og Oliefyldere. — Ballast- og Vandafgifter: Ballastafgift 4 Øre pr. Ton af Fartøjet's fulde Netdrægtighed. Ballast 5 Kr. pr. Tons. Vand til Skibs- og Maskinbrug 150 Øre pr. m<sup>3</sup>. — Losning og Lastning: Losning og Lastning besørges af herværende Firmaer til faste Priser. Ved Havnen 10 faste Kraner med indtil 15 Tons Løfteevne, Jernbanespor ved alle Kajer. Moderne Fiskerihavn med overdækkede Ladeperroner og en stor Auktionshal liggende lige ved Kajen. Specielle Bassiner for Hyttefade. Skibsreparationsværfter og Ophalingsbeddinger for Fartøjer paa indtil 500 Tons D.W. I Byen flere Maskinværksteder. Frilager ved Toldboden.

### KØBENHAVN

I Indløbet til Havnen en Dybde af 10 m, i Frihavnen 7,5—9,5 m. Til Larsens Plads 8,1 m. til Islands Brygge Nordfra gennem Broerne 7,5 m, ved Bolværkerne ved Kalvebod Brygge 6,9 m, i Gasværkshavnen 6,2 m. Ved Enghave Brygge 6,3 m, ved Teglhølmolen 7 m og i Teglværkshavnen fra 5—7 m. Ved de private Bolværker paa Kristianshavnsiden 5,6—7,5 m. Nord for Frihavnen findes et 10 m dybt Bassin. Afgift af Fartøjer m. m. 15 Øre pr. Ton af Netto-Registertonagen. 10 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bolværker (Seilfartøjer paa 100 Netto Reg. Tons og derunder betaler, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, kun Halvdelen af ovennævnte Afgifter) og 5 Øre pr. Ton af Gods, der losses eller lades ved Havnevæsenets Bøjer, Pæle eller ved andet Skibs Yderside. Sidstnævnte Afgift betales ikke ved Indtagning til Skibets eget Forbrug af Kul, Olie, Proviant og Skibsfornødenheder o. s. v. Ind- og Udtagning af Ballast. Modereret Afgift for Rute-fartøjer og reparerende Fartøjer m. m. Fartøjer, der udelukkende anløber Havnen for at indtage Kul, Indfyrlings- eller Motorolie til Fartøjet's eget Brug, Proviant, Ballast eller andre Skibsfornødenheder, for Dykkerundersøgelse, for Reparation uden Benyttelse af fremmed Hjælp, for Lemping af Ladingen, for at skifte Mandskab, landsætte syge eller døde, for Ordre, for at rette Kompasser eller som Vindrivere, er fritagne for Afgift. Opholdets Varighed maa dog ikke udstrækkes over 4 løbende Døgn, for Sejskibe paa 200 Net. Reg. Tons og derunder, hvad enten de er forsynede med Motor eller ej, ikke over 14 løbende Døgn. Fritagne for Afgiften af Nettotonagen er endvidere Fartøjer, der udelukkende paa Grund af Havaril anløber Havnen og her foretager en Reparation, der er nødvendig for at fortsætte en allerede paabegyndt Rejse. Ingen Lodsvang. Lodspenge betales efter Skibets Dybtgaende, Drægtighed og den Distance, der losses, og er meget moderate. Der er Sommer- og Vintertakst. Bugsering af Dampskibe ind og ud af Havnen fra 36 til 240 Kr. Bugsering af Sejskibe betales pr. 100 Reg. Tons og efter den Distance, der bugseres, og er moderat. Ballast leveret fra Baad med Dampkran pr. Ton 3 Kr. Vand betales med Kr. 1,75—2,50 pr. Ton. Losning og Lading. I Frihavnen besørges Losning og Lading efter faste, af Ministeriet approberede Takster. I Toldhavnen efter nærmere Overenskomst med vedkommende Stevcor-Firma (paa Toldboden ved Toldvæsenet). I Toldhavnen Tørdokke for Skibe op til ca. 158 m Længde. Flydedokke, en ca. 170 m lang med Bæreevne 13,600 Tons. Ophalingsbeddinger, store Maskinværksteder og Jærnskibsbyggerier, store Pakhuse til Op-lægning af Varer. Korn-Elevatore og pneum. Kornlosseapparater, Kraner, hurtige, moderne Losse- og Ladeapparater, 2 flydende Kraner til Løft af 40 Tons (1 privat), 1 do. til Løft af 75 Tons (Orlogsværftet), 9 faste Kraner til Løft indtil 25 Tons samt 2 private faste Kraner (Burrmeister & Wain) til Løft indtil 100 Tons. I Frihavnen 7 Dampkraner til Løft indtil 8 Tons, 2 faste Kraner til Løft af 5 Tons og 42 bevægelige elektriske Kraner til Løft indtil 3 Tons. Moderne Kornlosseapparater og moderne Fryserum. Vandfors. v. Bolværk. Jærnbane langs Havnen.

B. Aires/Buviken/Åhus 6,500 t. 17/- Jan. B. Blanca/p.p. 7,500 t. 15/- Antwerpen 14/6 Jan. B. Blanca/Gulfen 6,000 t. oats 21/- 21/3.

### ØSTEN

Victoria/Shanghai 14/- ppt., 15/- Dec./Jan. Syd Australien/Europa 26/- Dec./Jan., 6d. mindre fra Vestlandet. Sydney/Europa 23/- (bulck). 2 Sejskibe rapporteres fra Syd Australien til Europa pr. Dec./Jan. og Jan. til 24/9, eller ca. 3d. mindre end ifjor. Dalny/Kont. 20/- Jan., Saigon/Frankrig 22/9 à 23/-. Birma/A-H 22/6, Gdynia 23/6, Madras-Middelhavet 23/6, U.K. 24/6.

### TIMECHARTER

Vest Indien: flere 5,630/3,800 Tonnere Rundrejse 85 c., flere 49/3,100 Tonnere Rundrejse 90 c.

### FAABORG

Indsejlsløbet 6,3 m. I Yderhavnen 6,3 m, i Inderhavnen 5 m. Havneafgift: Fartøjer, der drives med Maskinkraft, over 100 R.T. Brutto 30 Øre for Indg., 30 Øre Udg. Under 100 R.T. Brutto 24 Øre for Indg., 24 Øre for Udg. Alle andre Fartøjer 18 Øre for Indg., 18 Øre for Udg. Ingen Lodsvang. Vand: Dampskibe u. 300 R.T. 12 Kroner, over 300 — 20 Kr. Sejskibe 20—50 T. 2 Kr., 50—100 T. 4 Kr., over 100 T. 6 Kr. Mindre Partier efter Accord. Ballastp. 4 Øre. Jernbanespor hele Havnen rundt. Fast Kran til 6 Tons. Motor- og Maskinfabrik. Træskibsbyggeri. Rullebedding, dr. v. Elektricitet, for Skibe indtil 400 R.T.

### FREDERIKSHAVN

Dybden i Indløbet og i den største Del af Forhavnen og af den østre Inderhavn er 8,0 Meter; i den vestre Inderhavn indtil 6,4 Meter. Havnepenge pr. N.R.T. for udenbys Fartøjer: Indg. 25 Øre, Udg. 25 Øre. Reducerede Afgifter for Seilfartøjer, reparerende Fartøjer og større Partsladningsfartøjer. Kul- og Oliefyldere fri. Naar Lods benyttes, betales efter Danmarks Lodsakter af 1903 midlertidig fordoblet, Kulfyldere dog ca. ¼ mindre. Bugsering efter Aftale. Ballastafgift til Havnen 4 Øre pr. N.R.T. Vand 80 à 100 Øre pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lading foretages af Private efter faste Takster. Kran løftende 10 Tons. Privat Kran løftende 25 Tons. Privat Flydedok med 2400 Tons Bæreevne. Flere Skibsværfter og Maskinværksteder forefindes.

### HELSINGØR

Dybden i Indløbet og største Del af Sdr. Havn 8 m; i den øvrige Havn fra 6,3 til 7,8 m. Havnepenge for udenbys Fartøjer er saavel for Indg. som for Udg. 25 Øre, 18 Øre og 15 Øre pr. N.R.T. henholdsvis for maskindrevne Fartøjer over 100 B.R.T. for maskindrevne Fartøjer indtil 100 B.R.T. og for alle andre Fartøjer. Reducerede Takster for reparerende Skibe; Kul- og Oliefyldere samt provianterende Skibe er fri. Lodser ved Havnen og i Fyrskibet »Lappegrund«. Faste Takster. Bugsering efter Aftale. Ballastpenge 4 Øre pr. N.R.T. Ballast ca. 5 Kr. pr. m<sup>3</sup>. Vand: i Havnen 1,50 à 1,75 Kr.; paa Reden 4,00 pr. m<sup>3</sup>. Losning og Lastning til faste Takster. 2 af Svitser's Blergningsdampere er stationeret i Havnen. 2 faste Kraner med indtil 10 T. Løfteevne samt 3 private elektriske Kulkranter. Jernbanespor ved alle Kajer. Havnepakhuse. Moderne Skibsværft: Ophalingsbedding indtil 2000 T. Vægt, 2 Tørdokke indtil 115 m Længde; Kraner til 80 T. Løfteevne.

### NYBORG

Rende 7,5 m. Ca. 1000 løb. m Bolværk til større Skibe (5,5—7,5 m Vand). Bolværk indtil 2,75 m o. Vandet. Indsejlsingen gunstig, Farvandet stærkt belyst, Reden rummelig, tryk og rolig, god Ankerbund. Havneafgifter pr. Reg.-Ton: Sejsk. 24 Øre, Sejsk. med Hjælpekrue 32 Øre, Damp- og Motorskibe 40 Øre, for her hjemmehørende Fartøjer betales det halve. Vareafgift: Moderat. Bugserdamp, ulønnet. Ingen Lodsafg., naar Lods ikke benyttes; jøvrigt moder. Afg. Ballastafg.: 4 Øre pr. Reg.-Ton. Vand: Kr. 2,00 pr. Ton. Losn. og Lastn. besørges hovedsagelig af et Speditørfirma ved Hjælp af en organiseret Arbejdskolonne. Jernbanespor hele Havnen rundt, Køhalingsplads, Ophalingsbedding for mindre Fartøjer.

### RUDKJØBING

Indsejlsløbet Nord fra til Havnen 5 m, Syd fra 3,5 m. Ved Bolværk 4,5 m. Havneafg.: Fartøjer forsynet med Maskinkraft, over 100 B.R.T. 15 Øre for Indenbys, 30 Øre for Udenbys. Under 100 B.R.T. 12 Øre for Indenbys, 24 Øre for Udenbys. Alle andre Fartøjer 10 Øre for Indenbys, 20 Øre for Udenbys. Ingen Lodsvang uden ved Bugsering (se Lods!). Bugsering faste billige Takster. Ballastafgift 4 Ø. pr. R.-T. Ballastpris i Tiden 2,50 pr. T. Vand til Skibsbrug 3 Ø. pr. R.-T., til Maskinbrug 2 Kr. pr. T. Vand + 1 Kr. hver Gang Slanger benyttes. Losnings- og Lastningsomkostn. efter moderate Takster. Dobb. Jernbanespor ved Havnen. Træskibsbyggeri af smaa og store Skibe, god Havne- og Skibssmedie. Ophalerbedding til Skibe indtil 275 B. T. Motor- og Maskinfabrik i Byen.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

## Skat paa Fragt i Argentinia.

Spørgsmaalet om denne Skat kan opkræves af Fragter, er indbragt for Domstolene i Buenos Aires, og Skattemyndighederne er gaaet med til, at denne Skat ikke opkræves, før der foreligger en Retsafgørelse.

Ifølge Meddelelse fra International Shipping Conference skal Finanskomiteen i Argentinas Nationalforsamling have foreslaaet, at denne Beskatning ikke opretholdes, naar Budgettet for 1935 skal fastsættes. Derimod har man ikke villet modtage Forslaget om at Skatten straks skulde blive ophævet, da det vil bevirke Forstyrrelse i det løbende Aars Budget.

Der meddeles videre, at skønt der ikke foreligger nogen definitiv Afgørelse med Hensyn til Ophævelsen af denne Skat, saa er der Grund til at tro, at Finanskomiteens Forslag vil blive vedtaget af Nationalforsamlingen, med mindre det skulde vise sig umuligt paa anden Maade at faa balanceret Budgettet.

## Motor-Tankskibet »Perna« søsættes i Odense

Fredag den 7. ds. Kl. 14 søsættes fra Odense Staatskibs-værft ved A. P. Møller Værftets Nybygning Nr. 54 til The Anglo-Saxon Petroleum Company Limited, London.

Skibet er en af de 12 Søsterbaade, som i Slutningen af 1932 blev kontraheret, og hvoraf bygges 4 i England, 3 i Holland, 3 i Tyskland, 1 i Italien og 1 i Odense.

Skibets Dimensioner er følgende:

Længde mellem P.P. 460' 0". Bredde moulded 59' 0". Dybde moulded til upper deck 34' 0". Højde af Poop, Bridge og Forecastle 7' 6". Dybgang 27' 6".

Baaden er et Dieselmotor-Tankskib, der kan laste 12,100 Tons Dødvægt. Den bygges til Lloyd's højeste Klasse for Tankskibe.

Afløbningen foregik glat, og Skibet vil nu i Løbet af de kommende Uger blive færdigmonteret.

Frødriftsmaskineriet bliver en enkeltskruet, 8-cyl. Werkspeer Dieselmotor af 4-takts Typen, enkeltvirkende, med Trykforstøvning, med Højtryksblæser.

## Søretsmedlemmer for Vejle Amt

hvis Funktionstid udløber den 31. December 1936.

1. Skipper Andreas Madsen, Strandhuse.
2. Skipper Christian Petersen af Hejlsminde.
3. Skibshandler H. P. Clausen Hansen, Kolding.
4. Fhv. Kaptajn Chr. Vilhelm Christensen, Kolding.
5. Mægler J. W. Brøchner-Mortensen, Fredericia.
6. Lodsformand Anders Andersen, Fredericia.
7. Havnefoged Johannes Hermansen, Vejle.
8. Fhv. Havnefoged Carl Gadeberg, Vejle.
9. Fisker Marius Jørgensen, Daugaard Strand.
10. Skibsfører Hans Hansen Stenkjær, Juelsminde.

Medlemmer, hvis Funktionstid udløber den 31. December 1938.

11. Havnefoged Anders Christian Andersen Fink, Kolding.
12. Lods Jens Andersen, Fredericia.
13. Stevedor R. Vilhelmsen, Vejle.
14. Lods Frederik Thorn, Hjærnø.
15. Skibshandler Ejnar Christensen, Fredericia.

## POSITIONSLISTE PR. 11. DECEMBER 1934

## A

- s.s. *A. P. Bernstorg*, Ulv, Esbjerg-Antwerpen- Dunkirk Ruten.
- s.s. *Aalborg*, ank. Valencia 8.12.
- s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.
- s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.
- m.t. *Aase Mærsk*, ank. Hamborg 28.11.
- m.s. *Afrika*, Himmelsstrup, ank. Manila 11.12 udg.
- s.s. *Agnete Mærsk*, afg. Oran 23.11.
- s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Rio 8.12. til Kbhvn.
- s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.
- s.s. *Alfa*, ank. Syracuse 5.12.
- m.s. *Alfa*, Klausen, ank. Emden 9.12.
- s.s. *Algarve*, Lund, afg. Catania forv. 14.12. til Messina.
- m.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Nakskov 4.12.
- s.s. *Amalienborg*, afg. Casablanca 4.12.
- m.s. *Amerika*, Knudsen, afg. St. Thomas 7.12. til London.
- m.s. *Annam*, Kragelund, afg. Houston Tex. 8.12. til Panama Kanal.
- m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Willemstad 28.11.
- s.s. *Anna*, afg. Valencia 5.12.
- m.t. *Anna Mærsk*, ank. Baltimore 27.11.
- s.s. *Alsund*, Nielsen, ank. New York 3.12.
- m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Aalborg 30.11. til River Plate.
- m.s. *Arizona*, Sonne, afg. Horsens 15.11. til River Plate.
- s.s. *Arnold Mærsk*, afg. Methil 22.11.
- m.s. *Asia*, Kolls, ank. San Francisco 3.12.
- m.s. *Asnæs*, Ankersen, afg. Strøby 12.12. til Runcorn.
- m.s. *Astoria*, Nørregaard, ank. Vancouver 29.12.

16. Fisker Peder Svinding, Snaptun.
17. Fiskeeksportør Holger Munk, Fredericia.
18. Skibskaptajn Hans Christiansen, Sdr. Vang, Kolding.
19. Kaptajn ved De Danske Statsbaner C. Krenckel, Fredericia.
20. fhv. Skibsfører F. Christiansen, Bredballe.

## Isforholdene ved finske Havne

The Association of Finnish Slevedores melder Lukning af Torneå, Kemi og Uleåborg og Brahestad Havne. Fra Brahestad meddeles, at med Afsejlingen af Damperen »Evere« fra Kalojoki—Rahja er Sejladsen praktisk taget sluttet for hele Distriktet.

Endvidere meldes fra Yxpila, at der dannes Is langs Kysten. Havnen og Farvandet er isfrit, og der er ingen Vanskeligheder for Dampere. Fra Borgå meldes tynd Is ved Haiko og isfrit ved Tolkis. Lovisa melder mildt Vejr og ingen Vanskeligheder for Sejladsen. Fra Trångsund, hvor der var Frost den 5. December, meldes nu ingen Frost, 3 Grader Varme og Drivis. Björkö melder isfrit, taaget Vejr og tre Graders Varme.

## Løsearbejderne idømt Bod

Den 16. Maj indkom til Svendborg Dampskibet »Felce« med en Ladning Foderstoffer til Firmaet v. d. Hude & Søn. Der skulde bruges 45 Mand til Losningen, men 30—40 Mand af Dansk Arbejdsmandsforbunds nye Transportafdeling nægtede at lade sig mønstre, fordi Løseformand Laust Jørgensen, der tidligere havde været Medlem af den gamle Svendborg Afdeling, væsentligst tog Mandskab herfra. Følgen var, at der kom til at mangle 27 Mand, og Firmaet maatte derfor lade Arbejdet udføre ved Overarbejde af 18 Mand.

Sammenslutningen af Havne- og Købmandsorganisationer i Danmark og Svendborg Importforening indklagede Arbejdsmandsforbundet for Brud paa Overenskomsten, og Voldgiftsretten gav Klagerne Medhold. De tre Afdelinger i Svendborg, der var en Afdeling, da Overenskomsten blev sluttet, blev dømt til at betale Dansk Arbejdsgiverforening en Bod paa 800 Kr., der tillige skal dække Firmaet v. d. Hude & Søns Tab, og endvidere skal de i Sagsomkostninger betale 300 Kr.

## PERSONALIA

## VI GRATULERER —

*Maskinmester V. Plantener*, Motorskib »Jutlandia«s dygtige og afholdte Førstechef i Maskinen, til det Ridderkors af Dannebrog, som Majestæten personlig overrakte ham efter Jomfrurejsen til London, og

*Maskinmester Georg Nielsen*, s.s. »Ellensborg«, til Firmaet C. K. Hansen's store Sølvbæger, som Rederiet skænker for 25 Aars uafbrudt og dygtig Tjeneste som Første Maskinmester i Rederiet, og

*Kontorchef Hans Garde* i D. F. D. S. for hans Udnævnelse til Chef for Forenede's Passagerafdeling.

- s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Dakar 8.12.
- m.s. *Australien*, Rasmussen, pass. Las Palmas 9.12. p. R. t. Sydney.

## B

- s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.
- s.s. *Bellona*, Hansen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.
- s.s. *Benedikt*, Nielsen, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro-Nykøbing F. Ruten.
- m.t. *Bente Mærsk*, pass. Colombo 26.11.
- s.s. *Bergenhuis*, Schmidt, afg. Kbhvn. 11.12. til Vestnorge.
- s.s. *Betty*, ank. Rouen 3.12.
- s.s. *Betty Mærsk*, ank. Kbhvn. 2.12.
- s.s. *Birte*, Pedersen, afg. New York 24.11. til Mantanzas.
- s.s. *Bodil*, pass. Gibraltar 4.12.
- s.s. *Bogø*, Nielsen, ank. Dunkalk 9.12.
- m.s. *Boringia*, Væring, pass. Vliessingen 12.12 p. R. t. Antwerpen.
- m.s. *Bornholm*, Petersen, afg. Sundsvall 26.11.
- s.s. *Bothal*, Hansen, afg. Dublin 8.12.
- s.s. *Brasilien*, Aggerholm, afg. Leixoes 7.12. til Kbhvn.
- m.s. *Bretagne*, Hansen, ank. Boston 4.12.
- s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Danzig 7.12.
- s.s. *Britta*, pass. Gibraltar 29.11.
- s.s. *Brøholm*, Ankersen, afg. Antwerpen forv. 21.12. til Casablanca.
- s.s. *Brosund*, Hansen, afg. New Orleans 6.12. til Sagua, Cuba.
- s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Aalborg forv. 11.12. til Nørre Sundby.

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

11. 12. 34

LONDON .....	22,40	MADRID .....	62,10
NEWYORK .....	453,75	AMSTERDAM .....	306,65
BERLIN .....	180,75	STOCKHOLM .....	115,65
PARIS .....	30,00	OSLO .....	112,70
ANTWERPEN .....	105,95	HELSINGFORS .....	9,95
ZÜRICH .....	146,85	PRAG .....	19,10
ROM .....	38,85	WARZAWA .....	86,00

## C

m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *C. P. A. Koch*, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 m.s. *California*, Andersen, afg. Vejle forv. 11.12. til Odense.  
 s.s. *Carmen*, afg. Catagena 4.12.  
 m.l. *Caroline Mærsk*, afg. Continent 23.11.  
 m.s. *Caroline*, Jørgensen, pass. Kbhvn. 2.12. p. R. t. Hennebond.  
 s.s. *Charkow*, Jørgensen, afg. Lissabon forv. 14.12. til Gdynia.  
 m.s. *Chastine Mærsk*, afg. Santafe 23.11.  
 m.s. *Chile*, Larsen, pass. Cape Leuwin 12.12. p. R. t. Sydney.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, afg. Marseilles 8.12. til Buenos Aires.  
 s.s. *Christiansborg*, ank. Cayenne 10.12.  
 s.s. *Clara*, Johansen, ank. Aabenraa 6.12.  
 m.s. *Columbia*, Barfoed, ank. Hamborg 7.12.  
 s.s. *Cornelia Mærsk*, afg. Vlaardingen 30.11.

## D

s.s. *Dagmar*, pass. Gibraltar 4.12.  
 s.s. *Dagmar*, Nielsen, afg. London forv. 14.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Delaware*, Christensen, afg. New York 26.11. til Oslo.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle 18.12. til Kbhvn.  
 m.s. *Danmark*, Hjernum, afg. Port Sudan 10. 12. til Port Swettenham.  
 m.s. *Dora*, ank. Tiko 25.11.  
 s.s. *Dorrit*, afg. Antwerp 23.11.  
 s.s. *Douro*, Hansen, afg. Gdynia forv. 15.12. til Kbhvn.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, ank. Kbhvn. 10.12.  
 s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## E

s.s. *Ebba*, afg. Boston 22.11.  
 s.s. *Ebro*, Lise, afg. Tanger forv. 13.12. til Ceuta.  
 s.s. *Edith*, pass. St. Miguel 4.11.  
 s.s. *Effie Mærsk*, ank. Glasgow 30.11.  
 s.s. *Egholm*, Nielsen, afg. Ceuta forv. 11.12. til Melilla.  
 s.s. *Elisabeth*, pass. Skagen 27.11.  
 s.s. *Ellensborg*, ank. Hull 7.12.  
 s.s. *Elsborg*, ank. Oporto 5.12.  
 s.s. *Emanuel*, Christensen, afg. Trangesund 8.12. til Rochefort.  
 s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Cardiff 28.11.  
 m.l. *Emma Mærsk*, afg. Curacao 27.11.  
 s.s. *Energi*, Jørgensen, ank. Leningrad 11.12.  
 m.s. *England* (D.F.D.S.), Jacobsen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Enigheden*, Kristoffersen, afg. Rouen 11.12. til Leningrad.  
 s.s. *Erindring*, Jørgensen, afg. Emden 11.12. til Nykøb. F.  
 s.s. *Erna*, afg. St. Migiel 19.11.  
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Aden 11.12. til Suez.  
 m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Ester*, afg. Kotka 4.12.  
 s.s. *Estland*, Poulsen, afg. Gdynia 9.12.  
 s.s. *England* (D.F.K.), Steengade, ank. Melhil 9.12.  
 m.s. *Europa*, Dahl, ank. New Westminster 10.12. hjg.

## F

s.s. *Falken*, Jønson, Kbhvn.-Nyborg-Rudkøbing-Svendborg Ruten.  
 m.s. *Fanø*, afg. Kotka 28.11. til Rendsborg.  
 s.s. *Fanø*, Korff, ank. Pärnu 4.12.  
 m.s. *Pionia*, Christensen, afg. Bangkok 10.12. til Singapore.  
 s.s. *Flora*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Flynderborg*, ank. Dakar Red 9.12.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Fredensborg*, ank. Gandia 9.12.  
 s.s. *Frederiksborg*, ank. Aalborg 1.12.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, afg. Halifax 10.12.  
 s.s. *Frigga*, Jans, afg. Helsingør 17.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Frode*, Brinch, afg. New York forv. 20.12.

## G

s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Kbhvn. forv. 15.12. til Antwerpen.  
 s.s. *Gautatyr*, Abrahamson, ank. Antwerpen 6.12.  
 s.s. *Gerda*, ank. Sevilla 4.12.  
 s.s. *Gerda Toft*, afg. Rotterdam 10.12. til Antwerpen.  
 s.s. *Gertrude Mærsk*, afg. San Pedro 25.11.

s.s. *Georgia*, Jarltorp, afg. Santos 1.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Gorm*, Bastholm, afg. Norfolk V. 7.12. til New Orleans.  
 s.s. *Grete*, afg. Rouen 25.11.  
 s.s. *Grønland*, Meinertz, ank. Marseilles 9.12.  
 s.s. *Gudrun Mærsk*, ank. Hull 26.11.  
 s.s. *Gunver*, afg. Valencia 27.11.  
 s.s. *Gunvor Mærsk*, afg. Casablanca 27.11.

## H

s.s. *H. H. Petersen*, Jensen, ank. Aabenraa 10.12.  
 s.s. *Hafnia*, Ravn, ank. St. Nazaire 9.12.  
 s.s. *Halfdan*, afg. Gdynia forv. 11.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. Castellon 8.12.  
 s.s. *Hans Mærsk*, afg. West Hartlepool 23.11.  
 s.s. *Harald*, Clemmensen, afg. Antwerpen forv. 11.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Harriet*, ank. Tarragona 5.12.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newcastle forv. 11.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Helene*, afg. Themsen 4.12.  
 s.s. *Hertha Mærsk*, pass. Skagen 30.11.  
 s.s. *Hindsholm*, Blom, afg. Liverpool forv. 13.12. til Swansea.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Swansea forv. 14.12. til København.  
 s.s. *Hroar*, Pape, afg. Hull 21.12.  
 s.s. *Hulda Mærsk*, ank. Leningrad 17.11.

## I

m.s. *India*, Franzen, pass. Skagen 12.12. p. R. t. Hull.  
 m.s. *Indien*, Bronér, afg. Vancouver 30.11.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, ank. Scracusa 7.12.  
 s.s. *Inge Mærsk*, ank. Swansea 27.11.  
 s.s. *Inger*, pass. Portland 4.12.  
 m.s. *Irland*, Petersen, ank. Valparaiso 25.11.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Reykjavik 10.12. til Akurerpi.  
 s.s. *Ivar*, Clausen, afg. Kbhvn. forv. 15.12. til Manchester.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
 s.s. *Jacob Mærsk*, ank. Hull 30.11.  
 s.s. *Jan*, Jacobsen, afg. Bayonne 5.12. til Rouen.  
 m.l. *Jane Mærsk*, ank. Dunkirk 1.12.  
 m.s. *Java*, Skjoldam, ank. Yokohama 8.12.  
 s.s. *Jenny*, afg. Palermo 6.12.  
 s.s. *Jessie Mærsk*, ank. Greenock 20.11.  
 s.s. *Johanne*, afg. Trångsund 5.12.  
 s.s. *Johannes Mærsk*, afg. Aalborg 29.11.  
 s.s. *Jolantha*, Thornung, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Jonna*, pass. Gibraltar 22.11.  
 m.s. *Jutlandia*, Topp, pass. Vilano 10.12. p. R. t. Marseilles.  
 s.s. *Jutta*, afg. Viborg 5.12.  
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jægersborg*, pass. Kbhvn. 9.12.

## K

s.s. *Karen Toft*, ank. Pictou 9.12.  
 s.s. *Kai*, Friis, afg. Finnied 7.12. til Vlaardingen.  
 s.s. *Karla*, afg. Manchester 27.11.  
 s.s. *Katholm*, Christensen, afg. Swansea 7.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Kentucky*, Hansen, afg. Norfolk V. 4.12. til Rotterdam.  
 s.s. *Kirsten Mærsk*, afg. Grimsby 26.11.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, ank. Leningrad 4.12.  
 s.s. *Knud*, Jensen, afg. Kbhvn. forv. 10.12. til Aarhus.  
 s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Vejle Ruten.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, afg. Colombo 8.12. til Penang.  
 s.s. *Laura*, ank. Hamborg 30.11.  
 s.s. *Laura Mærsk*, afg. Køge 28.11.  
 s.s. *Leice Mærsk*, afg. Seattle 17.11.  
 s.s. *Lexa Mærsk*, afg. Königsberg 27.11.  
 s.s. *Lica Mærsk*, afg. Alexandria 20.11.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Savannah 8.12.  
 s.s. *Lilian*, afg. Odense 6.12.  
 s.s. *Lilleborg*, ank. Gdynia 6.12.  
 s.s. *Limfjorden*, Clausen, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, ank. Delfzijl 18.12.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Vaksdal forv. 11.12. til Bergen.

## M


s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Hjorth, afg. Kbhvn. forv. 18.12. til Dunkirk.  
 s.s. *Maine*, Jensen, afg. Vejle forv. 15.12. til Danzig.  
 s.s. *Maja*, afg. Themsen 4.12.  
 m.s. *Malaya*, Sørensen, afg. Tsingtao 11.12. til Shanghai.  
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Porto Marghera 7.12. til Souste.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. Kbhvn. 15.12. til London.  
 s.s. *Maria Toft*, afg. London 11.12.  
 s.s. *Marie*, pass. Brunsbüttel 30.11.  
 m.l. *Marie Mærsk*, pass. Flores 23.11.  
 s.s. *Maryland*, Ankersen, afg. Santos 22.11. til Kbhvn.

**BRUG KUN**

**Hempels Skibsfarver**

**INDENBORDS UDENBORDS**

*Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.*



**A/B NIELSEN & THORDÉN O/Y**

Telegram-Adr.: "Tonnage"      Coder: Alle Shipping-Coder

**HELSINGFORS (Finland)**

Fillalkontor HANGO

**Skibsredere, Skibsmæglere      Befragtning og Spedition**

s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Alexandria 27.11.  
 m.s. *Meonia*, Frandsen, pass. Skagen 12.12. p. R. I. Middlebrough.  
 s.s. *Minsk*, Pedersen, afg. Lissabon 3.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Møen*, Bager, Kbhvn.-Steg-Nakskov Ruten.

**N**

s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Dublin 6.12.  
 s.s. *N. J. Ohlsen*, Lauritsen, afg. Trangsund 4.12. til Gijon.  
 s.s. *Najaden*, pass. Helsingør 4.12.  
 s.s. *Nancy*, afg. Hamborg 4.12.  
 s.s. *Nautic*, afg. Aalborg 2.12.  
 s.s. *Nelly*, afg. Calais 2.12.  
 s.s. *Neptun*, afg. Sagres 5.12.  
 s.s. *Nerma*, afg. Castellon 6.12.  
 s.s. *Neuada*, Kolster, afg. Helsingør forv. 15.12. til Buenos Aires.  
 m.s. *Nicoline Mærsk*, ank. Buenos Aires 27.11.  
 s.s. *Nidaros*, Henriksen, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 m.s. *Niel Mærsk*, afg. Panama 28.11.  
 s.s. *Niobe*, ank. Sandvik 4.12.  
 s.s. *Nora Mærsk*, ank. Shanghai 1.12.  
 s.s. *Nordamerika*, opl.  
 m.s. *Nordbo*, rapp. 76 m S for Landsend 26.11. til Vancouver.  
 s.s. *Nordborg*, ank. Casablanca 9.12.  
 s.s. *Norden*, ank. New York 30.11. til Antwerpen.  
 m.s. *Nordfarer*, ank. Los Angeles 30.11. til Vancouver.  
 m.s. *Nordhavet*, ank. Balbao 25.11. til Manchester.  
 m.s. *Nordhval*, ank. Boston 19.11.  
 m.s. *Nordkap*, afg. Lissabon 23.11. til New York.  
 s.s. *Nordlys*, ank. Tampa 30.11.  
 m.s. *Nordpol*, afg. Los Angeles 22.11. til Vancouver.  
 s.s. *Nordsøen*, pass. Gibraltar 2.12.  
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, ank. Valencia 2.12.

**O**

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Falk, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Danzig forv. 20.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Oluf Mærsk*, afg. Swansea 27.11.  
 m.s. *Olympia*, Røder, afg. Genoa 3.12.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Bahia Blanca 7.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Marseille 4.12.

**P**

m.s. *Panama*, Juul Christensen, afg. Yokohama 22.11. til Los Angeles.  
 l.s. *Parana*, Eggers, afg. Yokohama 10.12.  
 s.s. *Paris*, Larsen, afg. Oslo 7.12.  
 m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Paula*, afg. New York 16.11.  
 m.s. *Peru*, Berg, ank. Jaffa 11.12. hjg.  
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. Shanghai 27.11.  
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, afg. Nykøbing F. 12.12. til Danzig.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlso, afg. Leningrad 9.12.

**R**

s.s. *Randi*, afg. Gdynia 4.12.  
 s.s. *Rhone*, Holst, afg. Leith forv. 18.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Rita*, Madsen, Aalborg-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Rita Mærsk*, afg. Methil 28.11.  
 s.s. *Robert Mærsk*, pass. Skagen 29.11.  
 s.s. *Rosenborg*, ank. London 1.12.  
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Newcastle forv. 18.12. til Kbhvn.

**S**

s.s. *Saga*, Bergstedt, afg. Trondheim 11.12.  
 m.s. *Sally Mærsk*, afg. Cuba 29.11.  
 s.s. *Scandia* (D.F.K.), Lorenzen, ank. Gdynia 9.12.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, ank. Dublin 6.12.  
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Kbhvn. forv. 15.12. til Gdynia.

m.s. *Selandia*, Nielsen, afg. Legaspi 6.12. til Singapore.  
 m.s. *Siam*, Krarup, ank. Rotterdam 11.12. hjg.  
 s.s. *Sigrun*, Pedersen, afg. Kbhvn. forv. 10.12. til Aarhus.  
 s.s. *Silkeborg*, ank. Barry 5.12.  
 s.s. *Skaane*, Kyhn, afg. Gibraltar 6.12.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Kbhvn. 6.12. til Dunkirk.  
 s.s. *Skodsborg*, afg. Bona 6.12.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, ank. Thorshavn 6.12.  
 s.s. *Slesvig*, Nielsen, ank. New York 7.12.  
 s.s. *Sonja Mærsk*, pass. Skagen 27.11.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Cardenas 5.12. til New York.  
 s.s. *Stegelborg*, ank. Penarth 6.12.  
 s.s. *Stella*, ank. Guayaquil 29.11. til Paita.  
 s.s. *Stjerneborg*, pass. Fayal 6.12.  
 s.s. *Stockholm*, Westergaard, ank. Bremen 6.12.  
 s.s. *Susan Mærsk*, ank. Filadelfia 30.11.  
 s.s. *Svanhild*, Thomsen, afg. Bremen 22.11. til Norfolk. V.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Manchester forv. 14.12. til Liverpool.  
 s.s. *Swava*, Christensen, afg. Antwerpen forv. 18.12. til København.  
 s.s. *Søborg*, afg. Tunis 8.12.  
 s.s. *Sønderjylland*, Willarsen, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.

**T**

s.s. *Taarnholm*, Ørbech, afg. Kbhvn. forv. 10.12. til Garston.  
 m.s. *Tacoma*, Lorentzen, pass. Dakar 7.12.  
 s.s. *Teddy*, Meyer, afg. Danzig 10.12. til Swansea.  
 s.s. *Tempo*, Sørensen, ank. Lybeck 12.12.  
 s.s. *Tennessee*, Arel, afg. Brunsbüttel 10.12.  
 s.s. *Thyra*, afg. Aalborg 20.12. til Leith.  
 s.s. *Tjaldur*, Folkenberg, Esbjerg-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Sevilla forv. 14.12. til Lissabon.  
 m.s. *Tonking*, Jørgensen, ank. Gøteborg 8.12. udg.  
 s.s. *Trio*, ank. Hartlepool 11.12.  
 s.s. *Trondhjem*, Peronard, afg. Stettin forv. 13.12. til København.  
 s.s. *Tula*, Raaschou, afg. Casablanca forv. 19.12. til Tanger.

**U**

s.s. *Uffe*, Hav, afg. Antwerpen forv. 14.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Ulla*, ank. Esbjerg. opl.  
 s.s. *United States*, Voldborg, ank. Kbhvn. 21.11.  
 s.s. *Uranienborg*, pass. Vlissingen 6.12.

**V**

s.s. *Vendia*, Lund, afg. Danzig 7.12.  
 s.s. *Vibeke Mærsk*, ank. Kbhvn. 3.12.  
 s.s. *Viborg*, ank. Barcelona 5.12.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Kiielsgaard, ank. Danzig 9.12.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Gyhrs, ank. La Plata 8.12.

**W**

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Bordeaux 7.12.

**Y**

s.s. *Ydun*, Fjeldborg, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rosenhøj, Aarhus-Hamborg Ruten.

**Ø**

s.s. *Ørneborg*, ank. Aalborg 10.12.

**Positionsliste for Sejlskibe 11. 12. 34**

3m.sk. *Albert*, Christoffersen, ank. Kbhvn. 7.12.  
 3m.sk. *Frida*, Rasmussen, ank. Søby 5.12.  
 3m.sk. *Galathea*, Friis, ank. Marstal 6.12.  
 3m.sk. *Nathalia*, Rasmussen, ank. Tønsberg 9.12.  
 3m.sk. *Nordstjernen*, Kristensen, afg. Høganæs 6.12.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORS DAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer



# DET FORENEDE DAMPSKIBS-SELSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

Telefon Nr. 6300, Omst. til samtlige Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.

## S. Christoffersen & Co.

(Tidl. Weesberg & Christoffersen)

STEVEDORES

Telefon 2883

R A N D E R S

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897

Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## KØBENHAVNS STEVEDORE COMP.

(S. OLSEN)

KØBENHAVNS LÆGTERINTERESSENT-SELSKAB

HOVEDKONTOR: NIELS JUELSGADE 8, MEZZ.

KAJ & PAKHUSE: HOLMS PLADS

HOVEDKONTOR:  
TLF. C. 3491 & 13370

EFTER KONTORTID KALDES:  
S. OLSEN, TLF. HELRUP 539 Y

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &

PAKHUSFORRETNING

ODENSE

## DE PRIVATE ASSURANDEURER

LIMITERET

STIFTET 1786



PALÆGADE 2

TLF. C. 6

# WEIOLIN

## PATENT SKIBSFARVER

Fineste danske Fabrikat

Spørg Deres Skibshandler.

### AAGE WEIHE

SKIBSFARVEFABRIK

• NYHAVN 43 •

## KR. DREYER

DANSK MEK. KEDELRENSNINGS- & ISOLATIONSFORRETNING

Kedelrensning NYHAVN 57 · TELEFON C. 5241

Rustbehandling Ing. H. DREYER, Privat Tlf. Ordrup 407

Isolering af Damp-, Varme- og Køleanlæg til billige Priser

Grundlagt 1874

## Th. Höeg \* Hamburg

Bundfarver for Jern- og Stålskibe

Rød og Graa Indenbordsfarve Kobberstof for Træskebe

Patent Mønje Graa Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.  
Telefon: Central 13778.

## VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM  
ANTWERP

Skibsredere, Skibsmæglere, Befragtningsagenter  
og Agenter for regelmæssige Linier

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Coder: Scotts, Watkins, Bentleys.

## A/B. BRUHN Co. OY

(tidl. J. BRUHN, Etabl. 1879)

Skibsmæglere og Befragtnings Agenter

Medlemmer af  
The Finnish Shipbrokers Association, The Baltic & International  
Maritime Conference og Nordisk Skibsrederforening

KOTKA (Finland)

Tel.-Adr.: BRUHNCO, KOTKA

# CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgiven af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

50. Aargang.

København 12. December 1934.

Nr. 50.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S- og E.-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar *Bredde- og Længdebestemmelser* for *danske Punkters 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*, og de der *angaar Fyr*, er angivet fra *Søen*.

## I. Østersøen.

### 2769. Danmark. Fakse Bugt. Fakse Havn. Fortøjningspæle fjærnet.

De tre Fortøjningspæle i *Fakse Havn* er fjærnet.

*Fakse Havn*: c.  $55^{\circ} 12'_{,8}$  N.  $12^{\circ} 10'_{,1}$  E.

(Kort Nr. 291. Havnelods, Side 51.)

### 2770. Sverige. Öland W.-Kyst. Mörbylånga. Grund. Midlertidig Afmærkning.

(U. f. s. Nr. 49/3249. Stockholm 1934.)

Ved *Indsejlingsrenden* til *Mörbylånga Havn* er fundet en *Grund* med  $3,4$  m *Vand* ved *Middelvandstand* paa  $56^{\circ} 31'_{,92}$  N.  $16^{\circ} 21'_{,96}$  E., c.  $75$  m *WNW*. for den *røde Stage* med  $1$  *Kost* over  $1$  *Ballon*.

En *rød Stage* med  $2$  *opadvendte Koste* er *midlertidig* udlagt i  $5$  m *Vand SW*. for den *nyfundne Grund* og c.  $15$  m *N*. for *Mörbylånga røde*, *faste Ledefyrlinie*.

c.  $20$  m *S*. for den *ovennævnte røde Stage* med  $1$  *Kost* over  $1$  *Ballon* og *tæt* ved *Mörbylånga røde*, *faste Ledefyrlinie* er fundet en *Dybde* paa  $4,3$  m ved *Middelvandstand*.

(Kort Nr. 269.)

### 2771. Sverige. Stockholm Skærgaard. Almagrundet Fyrskib. Radiotaagesignal forandret.

(U. f. s. Nr. 49/3295. Stockholm 1934.)

Under *Henvisning* til *E. f. S. Nr. 37/2127 1934* meddeles, at *Bogstaverne AG* i *Almagrundet Fyrskibs Radiosignal* er forandret til *Bogstaverne AL*. c.  $59^{\circ} 09'_{,4}$  N.  $19^{\circ} 08'_{,6}$  E.

(E. f. S. Nr. 37/2127 1934.)

### 2772. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 49/3242. Stockholm 1934.)

Nedennævnte *Lystønder* er inddraget for *Vinterperioden*:

*Tjuvholmssundet, södra* c.  $65^{\circ} 32'$  N.  $22^{\circ} 10'$  E., *Rota Storgrund* c.  $63^{\circ} 59'$  N.  $21^{\circ} 09'$  E., *Ellagrundet* c.  $63^{\circ} 51'$  N.  $20^{\circ} 52'$  E.



- 2773. (P). Finland. Bottniske Bugt. Marjaniemi Fyr forandres.**  
(U. f. s. Nr. 33/853. Helsingfors 1934.)  
Den røde Lysvinkel mellem Pejlingerne c. 175° og c. 184° i *Marjaniemi Fyr* paa c. 65° 02' N. 24° 34' E. vil blive fjernet, saaledes at Fyret kommer til at vise hvidt, fast Lys med hvidt Et-Blink i Pejlinger fra c. 22° til c. 225°. Samtidig med denne Forandring vil der i Hovedfyret blive installeret et Bifyr.
- 2774. Finland. Bottniske Bugt. Rönnskär—Vasa. Lilla Svartbådan Fyr forandret.**  
(U. f. s. Nr. 33/850. Helsingfors 1934.)  
I *Lilla Svartbådan Fyr* paa 63° 06' 45" N. 20° 49' 40" E. er indlagt en ny Lysvinkel, der viser afvekslende hvidt og rødt Lys i Pejlinger fra c. 165° til c. 210°. Lysvinklen er kun beregnet for Fiskerfartøjer.
- 2775. (T). Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Vasa. Rönnskär. Baake ødelagt.**  
(U. f. s. Nr. 33/854. Helsingfors 1934.)  
Ledebaaken *Rönnskär nedre* paa 63° 03' 47" N. 20° 48' 07" E. er ødelagt, men vil blive genopført.
- 2776. Finland. Skärgårdshavet. Åland. Lumparn. Havsgrund. Nyt Fyr tændt.**  
(U. f. s. Nr. 33/862. Helsingfors 1934.)  
Paa Holmen *Havsgrund* i *Lumparn* er paa 60° 11' 11" N. 20° 13' 03" E. tændt et nyt Fyr, *Havsgrund Fyr*, der viser hvidt, rødt og grønt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>. Flammens Højde: 3,5 m. Fyrpæl. Fyret lyser, som følger:  
1. Rødt i Pejl. fra c. 50° til c. 90°.      3. Grønt i Pejl. fra c. 188° til c. 218°.  
2. Hvidt i — - c. 90° - c. 188°.      4. Hvidt i — - c. 218° - c. 50°.  
Brændetid: Fra omkring den 20. September til Sejlsæsonens Ophør.
- 2777. (T). Rusland. Finske Bugt. Kronstadt Bugt. Priemny Fyrskib midlertidig ombyttet.**  
(N. f. S. Nr. 49/4719. Berlin 1934.)  
Fyrskibet *Priemny* paa c. 60° 05' N. 29° 22' E. er midlertidig ombyttet med Isbryderen *Oktjabr*, der er sortmalet og har 2 Master og gul Skorsten. Isbryderen viser, foruden de reglementerede Ankerlanterner, et hvidt Blinkfyr, Et-Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 4<sup>s</sup>. Under Taage afgives Signal med Klokke.  
(E. f. S. Nr. 22/1235 1934.)
- 2778. Estland. Finske Bugt. Tallinn Bugt. Kräsuli Channel. Ny Ledebaake opført.**  
(N. t. M. Nr. 9/46. Tallinn 1934.)  
Paa E.-Kysten af *Aegna (Vulfo)* er paa c. 59° 35',<sub>1</sub> N. 24° 47',<sub>1</sub> E., 78 m 17½° fra den store Sten med hvid Firkant, opført en ny pyramideformet Træbaake. S.-Siden af Baaken er beklædt med Brædder og malet rød med en hvid, lodret Stribe i Midten. Baaken overet med ovennævnte store Sten med hvid Firkant i Pejling 17½° angiver en Del af Løbet mellem *Aegna* og *Kräsuli*.  
(Kort Nr. 276.)
- 2779. Estland. Finske Bugt. Tallinn Bugt. Kräsuli Channel. Oplysning om Ledebaake.**  
(N. t. M. Nr. 9/47. Tallinn 1934.)  
*Kräsuli* bageste Ledebaake paa c. 59° 34',<sub>5</sub> N. 24° 47' E. bestaar af en rød Trekant med hvid Kant fastgjort til en Træstamme.  
(Kort Nr. 276.)
- 2780. Estland. Moon Sund (Muhuväin). Pinukse Lystønde inddraget for Vinteren.**  
(N. t. M. Nr. 9/49. Tallinn 1934.)  
Lystønden *Pinukse* paa c. 58° 56',<sub>3</sub> N. 23° 24',<sub>3</sub> E. er inddraget for Vinteren.
- 2781. Estland. Moon Sund (Muhuväin). Vrag afmærket.**  
(N. t. M. Nr. 9/48. Tallinn 1934.)  
Vraget af Krigsskibet *Slava*, der ligger sunket paa c. 58° 40',<sub>8</sub> N. 23° 22',<sub>2</sub> E., er afmærket med 2 Spirtønder, som følger:

- a. c. 0,05 Sm E. for Vraget, en hvid- og rødmalet Spirtønde med 2 røde, fra hinanden vendende Koste.  
 b. c. 0,05 Sm W. for Vraget, en sort- og hvidmalet Spirtønde med 2 sorte, mod hinanden vendende Koste.  
 (Kort Nr. 268.)

**2782. Estland. Dagö. Soölosund (Soelaväiu). Serro (Söru) Ledefyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 9/50, 9/51 og 9/52. Tallinn 1934.)

1. De tidligere Træbaaker til *Serro* Ledefyr er fjærnet.
2. Paa *Serro* Forfyr's Plads paa c. 58° 42',<sub>2</sub> N. 22° 29',<sub>6</sub> E. er opført et hvidt, rundt Fyrtaarn, hvori er anbragt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 1<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 0,7<sup>s</sup>. Flammens Højde: 13 m. Synsvidde: 12 Sm. Fyret lyser, som følger: svagt i Pejl. fra 278° til 304°, forstærket fra 304° til 321° og svagt fra 321° til 335°.
3. 481 m 312½° fra *Serro* Forfyr (2) er opført et graat, rundt Fyrtaarn, hvori er anbragt et Fyr, der viser hvidt, rødt og grønt Lys med En-Formærkelser hver 4<sup>s</sup>, Lys 2<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>. Flammens Højde: 19 m. Synsvidde for hvidt Lys: 9,5 Sm. Fyret lyser, som følger:

- |                                     |                                    |
|-------------------------------------|------------------------------------|
| 1. Hvidt i Pejl. fra Kysten til 3°. | 4. Rødt i Pejl. fra 74½° til 86½°. |
| 2. Grønt i — - 3° til 44°.          | 5. Hvidt i — - 86½° - Kysten.      |
| 3. Hvidt i — - 44° - 74½°.          |                                    |

(Kort Nr. 268.)

**2783. Tyskland. Jershöft. Undervandstaagesignal og Radiofyr i Virksomhed.**

(N. f. S. Nr. 49/4716. Berlin 1934.)

Under Henviisning til E. f. S. Nr. 33/1914 1934 meddeles, at Forsøgene med *Jershöft* Undervandstaagesignal og Radiofyr er afsluttet, saaledes at saavel Undervandstaagesignalet som Radiofyret er traadt i normal Virksomhed. c. 54° 34' N. 16° 32' E.  
 (E. f. S. Nr. 33/1914 1934. Kort Nr. 280 og 269.)

**II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.**

**2784. Danmark. Sundet. Taarbæk Havn. Uddybning.**

Dybden i *Taarbæk* Havn er nu 3 m. c. 55° 47',<sub>3</sub> N. 12° 36',<sub>0</sub> E.

(Kort Nr. 285, 312, 249 og 210. Danske Lods, Side 260. Havnelods, Side 184.)

**2785. Danmark. Smaalandsfarvandet. Masnedsund Havn. Dagmærke nedlagt.**

Stagen med rund Skive som Topbetegnelse paa 54° 59' (42") N. 11° 54' (00") E., ved Havnepladsens SE.-lige Hjørne, er permanent nedlagt.

(Kort Nr. 301. Danske Lods, Side 527. Havnelods, Side 127 og 128. Søm.-Fort. Side 72, Nr. 17.)

**2786. Danmark. Smaalandsfarvandet. Guldborgsund. Hamborger Bro. Oplysning om Bro.**

Ifølge Indberetning er *Hamborger Bro* paa c. 54° 47',<sub>1</sub> N. 11° 50',<sub>1</sub> E. daarlig vedligeholdt og meget skrøbelig. Broen benyttes kun som Anløbsbro for Lystbaade.

(Danske Lods, Side 523. Havnelods, Side 72.)

**2787. Danmark. Store-Bælt. Kalundborg Fjord. Asnæs Forskov Brændebro. Oplysning om Bro.**

Ifølge Indberetning er *Asnæs Forskov Brændebro* paa c. 55° 40',<sub>1</sub> N. 11° 01',<sub>2</sub> E. taget af Højvandet i Efteraaret. Det er uvist om Broen vil blive genopført.

(Kort Nr. 220, 227 og 299. Danske Lods, Side 303. Havnelods, Side 28.)

**2788. Danmark. Store-Bælt. Mullerup Havn. Uddybning.**

Dybden i *Mullerup* Havn er nu 4,3 m. I Indløbet uden for Havnen er Dybden 4,3 m. c. 55° 29',<sub>6</sub> N. 11° 10',<sub>6</sub> E.

(Kort Nr 220 og 299. Danske Lods, Side 308. Havnelods, Side 130 og 131.)

2789. **Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Faaborg Havn. Duc d'Albe fjærnet.**  
Duc d'Alben i Inderhavnen er fjærnet.  
*Faaborg* Havn: c.  $55^{\circ} 05',_6$  N.  $10^{\circ} 15',_5$  E.  
(Kort Nr. 241 og 282. Havnelods, Side 50.)
2790. **Danmark. Lille-Bælt. Vejle Fjord. Vejle Havn. Uddybning.**  
Grunden ved S.-Siden af *Vejle* Havn paa  $55^{\circ} 42' (18'')$  N.  $9^{\circ} 33' (30'')$  E., lige N. for Baadehavnen, er afgravet til 6,<sub>9</sub> m.  
(Kort Nr. 304 og 241. Havnelods, Side 193.)
2791. **Danmark. Lille-Bælt. Vejle Fjord. Davgaard Teglværksbro fjærnet.**  
*Davgaard* Teglværk er nedlagt og Broen fjærnet. c.  $55^{\circ} 42',_3$  N.  $9^{\circ} 42'$  E.  
(Kort Nr. 304 og 241. Danske Lods, Side 342. Havnelods, Side 40.)
2792. **Danmark. Lille-Bælt. Lyngs Odde—Stavrby Skov. Kabler optaget. Kabelbaaker fjærnet.**  
Alle Undervandskablerne, der tidligere har været udlagt mellem *Lynjs Odde* og *Stavrby* Skov, er optaget, og de 2 Sæt Kabelbaaker ved *Lynjs Odde* er fjærnet.  
c.  $55^{\circ} 31',_2$  N.  $9^{\circ} 44',_7$  E.  
(Kort Nr. 304, 318, 241 og 278. Danske Lods, Side 347.)
2793. **Danmark. Lille-Bælt. Als. Mommark Færgehavn. Oplysning om Fyr.**  
Fyrtaarnene til de to Havnefyr paa henholdsvis E.-lige Dækmoles Hoved og W.-lige Dækmoles Hoved er hvidmalede og c. 9 m høje.  
c.  $54^{\circ} 56'$  N.  $10^{\circ} 03'$  E.  
(Havnelods, Side 130. Fyr-Fort. Nr. 418 og 419.)
2794. **Danmark. Lille-Bælt. Als Sund W.-Side. Bøgely Bro. Oplysning om Bro.**  
Ifølge Indberetning er *Bøgely Bro* paa c.  $54^{\circ} 56',_6$  N.  $9^{\circ} 45',_6$  E. ødelagt. Der er kun lidt tilbage af Broen inde ved Land og et Par Pæle af Brohovedet.  
(Danske Lods, Side 375. Tillæg Nr. 3, Side 56. Havnelods, Side 36, Tillæg Nr. 2, Side 7.)
2795. **Danmark. Lille-Bælt. Sønderborg Bugt. Vemmingbund S.-Side. Gammelmark Bro fjærnet.**  
*Gammelmark Bro* paa c.  $54^{\circ} 53',_2$  N.  $9^{\circ} 44'$  E. er fjærnet.  
(Kort Nr. 321, 282, 241 og 298. Danske Lods, Side 379, Tillæg Nr. 3, Pag. 57. Havnelods, Side 61.)
2796. **Danmark. Lille-Bælt. Flensborg Fjord. Egeskov Teglværksbro fjærnet.**  
*Egeskov* Teglværk er nedlagt og Broen fjærnet. c.  $54^{\circ} 53',_5$  N.  $9^{\circ} 37',_9$  E.  
(Kort Nr. 321, 282, 241 og 298. Danske Lods, Side 382. Havnelods, Side 43.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2797. **Danmark. Kattegat. Øreflak. Vrag uskadelligjort. Vragafmærkning inddraget.**  
Vraget af Motorgaleasen *Valborg*, der ligger sunket paa  $56^{\circ} 06' 48''$  N.  $10^{\circ} 40' 17''$  E., er uskadelligjort saaledes, at mindste Dybde over Vragesterne er 4,<sub>6</sub> m. Vragafmærkningen er inddraget.  
(E. f. S. Nr. 41/2357 1934. Kort Nr. 252, 227, 278, 211 og 280.)
2798. **Danmark. Kattegat. Mariager Fjord. Mariager Kridtbrud Bro nedlagt.**  
Ifølge Indberetning er *Mariager Kridtbrud Bro* paa c.  $56^{\circ} 40',_3$  N.  $10^{\circ} 00',_7$  E. nedlagt og vil foreløbig ikke blive genopført.  
(Kort Nr. 272 og 259. Danske Lods, Side 148. Havnelods, Side 125.)

- 2799. Danmark. Kattegat. Mariager Fjord. Hobro Havn. Sømærke flyttet.**  
Den røde Stage med 1 opadvendt Kost paa  $56^{\circ} 38' (22'')$  N.  $9^{\circ} 48' (23'')$  E. er flyttet til  $56^{\circ} 38' (23'')$  N.  $9^{\circ} 48' (28'')$  E.  
(E. f. S. Nr. 17/1022 1933. Kort Nr. 272 og 259. Danske Lods. Side 147. Havnelods, Side 82. Søm.-Fort. Side 28, Nr. 21 A.)
- 2800. Danmark. Kattegat. Sæby. Fyrs Brændetid forandret.**  
Fyrenes Brændetid ved *Sæby* Havn er nu hele Aaret. c.  $57^{\circ} 20'$  N.  $10^{\circ} 32',_6$  E.  
(Kort Nr. 246 og 211. Havnelods, Side 181. Fyr-Fort. Nr. 99—101.)  
(Se Tillæg.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 2801. Norge. Sandshamn. Ildrene NW. Fyr tændt.**  
(B. f. F. Nr. 31. Oslo 1934.)  
Paa den W.-ligste af de 3 Jernstænger NW. for *Ildrene* paa  $62^{\circ} 14' 55''$  N.  $5^{\circ} 29' 30''$  E., 400 m  $281^{\circ}$  fra *Ildrene* W.-Pynt og 240 m  $200^{\circ}$  fra *Bolleskjær* Fyr, er tændt et rødt, fast Fyr, der lyser hele Horisonten rundt.
- 2802. Danmark. Manø Gyde. Vinterafmærkning.**  
Vinterafmærkningen af *Manø Gyde* er foretaget. c.  $55^{\circ} 17'$  N.  $8^{\circ} 29'$  E.

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

- 2803. Frankrig. Vergoyer. Oplysning om Dybde.**  
(N. t. M. Nr. 2040. London 1934.)  
Følgende Puller er fundet:  
a. En  $6,9$  m Pulle paa  $50^{\circ} 33' 50''$  N.  $1^{\circ} 16' 38''$  E.  
b. -  $7,3$  m — —  $50^{\circ} 32' 57''$  N.  $1^{\circ} 15' 50''$  E.
- 2804. Frankrig. Bassurelle. Oplysning om Dybde.**  
(N. t. M. Nr. 2040. London 1934.)  
En  $6,9$  m Pulle er fundet paa  $50^{\circ} 37' 57''$  N.  $1^{\circ} 05' 11''$  E.
- 2805. (T). Frankrig. Barnouic Fyr midlertidig slukket.**  
(A. a. N. Nr. 49/2333. Paris 1934.)  
*Barnouic* Fyr paa c.  $49^{\circ} 02'$  N.  $2^{\circ} 48'$  W. er for Tiden slukket.

#### VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

- 2806. (T). Spanien N.-Kyst. Ponta San Emeterio Fyr uregelmæssigt.**  
(N. t. M. Nr. 2045. London 1934.)  
*Ponta San Emeterio* hvide Blinkfyr paa c.  $43^{\circ} 24'$  N.  $4^{\circ} 32'$  W. lyser for Tiden uregelmæssigt.
- 2807. (T). Afrika W.-Kyst. Ilha de São Thomé. Lystønder midlertidig slukket.**  
(N. t. M. Nr. 2015. London 1934.)  
Følgende Lystønder ved Anduvningen til *Bahia de Ana Chaves* er indtil videre slukket:  
a. Lystønden, der viser grønt, fast Lys, c.  $0,5$  Sm  $20^{\circ}$  fra *Fort de S. Sebastiao* hvide og røde, faste Fyr.  
b. Lystønden, der viser rødt, fast Lys, c.  $1,5$  Sm  $74^{\circ}$  fra *Fort de S. Sebastiao* hvide og røde, faste Fyr.  
c.  $0^{\circ} 21'$  N.  $6^{\circ} 45'$  E.

2808. (T). Afrika W.-Kyst. Ilha do Principe. Fyr midlertidig slukket.  
(N. t. M. Nr. 2015. London 1934.)  
*Ponta Graca* hvide, faste Fyr paa c.  $1^{\circ} 38' N. 7^{\circ} 28' E.$  er indtil videre slukket.
2809. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Maryland. Hooper Strait  
Fyr og Taagesignal forandret.  
(N. t. M. Nr. 46/3072. Washington 1934.)  
*Hooper Strait* Fyr paa  $38^{\circ} 13' (30'') N. 76^{\circ} 04' (30'') W.$  er forandret og viser nu hvidt og rødt Et-Blink hver  $5^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $4^s$ . Samtidig er Taagesignalet forandret til Et-Stød hver  $15^s$ , Stød  $3^s$ , Pause  $12^s$ .  
(E. f. S. Nr. 40/2322 1934.)
2810. Forenede Stater i Nord-Amerika. Chesapeake Bugt. Maryland. Holland Island  
Bar Fyr og Taagesignal forandret.  
(N. t. M. Nr. 46/3071. Washington 1934.)  
*Holland Island Bar* Fyr paa c.  $38^{\circ} 04' N. 76^{\circ} 06' W.$  er forandret og viser nu hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $10^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $1^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $7^s$ . Samtidig er Taagesignalet, som afgives med Diafon, forandret til To-Stød hver  $20^s$ , Stød  $2^s$ , Pause  $2^s$ , Stød  $2^s$ , Pause  $14^s$ .  
(E. f. S. Nr. 40/2323 1934.)

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2811. Adriaterhavet E.-Kyst. Fiume. Fyrs Synsvidde forøget.  
(N. t. M. Nr. 2033. London 1934.)  
Det røde Blinkfyr paa SW.-Armen af *Baross Basin* Bølgebryder paa c.  $45^{\circ} 19' N. 14^{\circ} 26' E.$  har nu en Synsvidde af 10 Sm. Iøvrigt er Fyret uforandret.
2812. (T). Jugoslavien. Budva. Baake forsvundet.  
(O. z. P. Nr. 12/323. Split 1934.)  
Baaken ved Indsejlingen til *Budva* er forsvundet. c.  $42^{\circ} 16' N. 18^{\circ} 51' E.$
2813. (P). Lilleasien W.-Kyst. Spalmatori Sund. Strovilonisi (Strovilo Islet).  
Fyr tændes.  
(N. f. S. Nr. 47/4564. Berlin 1934.)  
I Løbet af den nærmeste Tid tændes paa c.  $38^{\circ} 33',5 N. 26^{\circ} 10',7 E.$  et Fyr, der skal vise hvidt Et-Blink hver  $3^s$ .
2814. (P). Lilleasien W.-Kyst. Spalmatori Sund. Kio. Fyr tændes.  
(N. f. S. Nr. 47/4564. Berlin 1934.)  
I Løbet af den nærmeste Tid tændes paa c.  $38^{\circ} 31',7 N. 26^{\circ} 12',0 E.$  et Fyr, der skal vise grønt Et-Blink hver  $3^s$ .
2815. Lilleasien W.-Kyst. Nikaria. Kap Strophomi Fyr tændt.  
(N. f. S. Nr. 47/4565. Berlin 1934.)  
Paa N.-Kysten af *Nikaria* er paa c.  $37^{\circ} 38' N. 26^{\circ} 06' E.$  tændt et Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $17^s$ . Fyret er ubevogtet.
2816. Marokko. Tanger Bugt. Gandori Banke. Oplysning om Dybde.  
(A. a. I. N. Nr. 47/1506. San Fernando 1934.)  
Dybden paa  $35^{\circ} 47' (25'') N. 5^{\circ} 46' (05'') W.$  er ikke som angivet i Kortet  $1,8 m$  men  $5,7 m$ .  
(E. f. S. Nr. 47/2711 1933.)

## IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

## 2817. Afrika E.-Kyst. Mozambique Havn. Oplysning om Fyr.

(N. t. M. Nr. 2002. London 1934.)

Det bageste Ledefyr tæt W. for *Sancul Sands* paa c.  $15^{\circ} 03' S.$   $40^{\circ} 42' E.$  er nu synligt i Pejlinger fra  $224^{\circ}$  til  $284^{\circ}$ . Synsvidden er 10 Sm.

## 2818. (P). Afrika S.-Kyst. Algoa Bugt. Port Elizabeth. Fyr tændes.

(B. a. Z. Nr. 277/3152. 's-Gravenhage 1934.)

Omkring den 1. Januar 1935 tændes paa Hovedet af *Port Elizabeth* S.-lige Bølgebryder paa c.  $33^{\circ} 57',4 S.$   $25^{\circ} 38',5 E.$  et Fyr, der skal vise hvidt Et-Blink hver  $5^s$ , Blink  $0,5^s$ , Mørke  $4,5^s$ . Flammens Højde: c. 10 m. Synsvidde: 5 Sm. Fyret er ubevogtet. Samtidig inddrages Lystønden ved Hovedet af Bølgebryderen.

## X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien.

## 2819. Sunda Øerne. Sumatra E.-Kyst. Berhala Stræde. Grunde.

(B. a. Z. Nr. 278/3165. 's-Gravenhage 1934.)

Omraadet omkring Skæret med den sort- og hvidtærnedede Lystønde paa c.  $0^{\circ} 46',5 S.$   $104^{\circ} 11' E.$  er blevet grundigt undersøgt, og følgende to Grunde er fundet:

- En Grund med 9 m Vand paa  $0^{\circ} 47' 45'' S.$   $104^{\circ} 10' 30'' E.$
- En Grund med 8 m Vand paa  $0^{\circ} 47' 15'' S.$   $104^{\circ} 11' 38'' E.$

Iøvrigt kan Omraadet nu anses for sikkert.

(E. f. S. Nr. 11/581 1934.)

## 2820. Sunda Øerne. Sumatra E.-Kyst. Billiton W.-Kyst. Tanjong Pandan. Sømærker flyttet.

(B. a. Z. Nr. 275/3135. 's-Gravenhage 1934.)

- Karang Tengah* hvide Lystønde er flyttet til  $2^{\circ} 42' 55'' S.$   $107^{\circ} 32' 48'' E.$
- Den sorte Tønde med afstumpet Kegle er flyttet til  $2^{\circ} 43' 48'' S.$   $107^{\circ} 29' 45'' E.$

(E. f. S. Nr. 36/2117 1934.)

## 2821. Filippinerne. Negros N.-Kyst. Carmen Shoal. Lystønde genudlagt.

(B. a. Z. Nr. 275/3134. 's-Gravenhage 1934.)

*Carmen Shoal* Lystønde er genudlagt paa Station og den midlertidig udlagte sorte Stumptønde inddraget. c.  $11^{\circ} 02' N.$   $123^{\circ} 20' E.$

## 2822. Japan. Shimonoseki Kaikyo. Manju Shima. Fyr tændt.

(N. t. M. Nr. 2035. London 1934.)

Paa S.-Pynten af *Manju Shima* er paa c.  $33^{\circ} 59' N.$   $131^{\circ} 02' E.$ ,  $2,14$  Sm  $5^{\circ}$  fra *He Saki* Fyr, tændt et nyt Fyr, der viser hvidt Gruppe-Blink, Fem-Blink hver  $7^s$ . Flammens Højde: 15 m. Synsvidde: 12 Sm. Hvid, rund Fyrbygning. Fyret er ubevogtet.

## 2823. Australien NW.-Kyst. Beadon Pt. N. Grund.

(B. a. Z. Nr. 277/3153. 's-Gravenhage 1934.)

En Grund med  $4,5$  m Vand er fundet paa c.  $21^{\circ} 33',8 S.$   $115^{\circ} 05',4 E.$ ,  $3,8$  Sm  $345^{\circ}$  fra det ødelagte Fyr paa *Beadon Pier*.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

## 2824. Finland. Skärgårdshavet. Stormvarselstationer nedlagt.

(U. f. s. Nr. 33/860 og 33/861. Helsingfors 1934.)

Nedennævnte Stormvarselstationer er nedlagt:

*Mariehamn* paa  $60^{\circ} 05' 25'' N.$   $19^{\circ} 55' 56'' E.$

*Eckerö* paa  $60^{\circ} 13' 30'' N.$   $19^{\circ} 32' 10'' E.$

## Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

- N betyder: Nyt Kort eller ny Bog; R: rettet, ny Udgave; †: annulleret; T: Tillæg.
- Korte eller  
Bogs Nr
- England:*
- R Nova Scotia (SE. coast) and Bay of Fundy Pilot.
- N 680 Anchorages on the East Coast of Madagascar. — Manakara anchorage. — Farafangana anchorage. — Vangaindrano anchorage. — Vatomandri. — Mahanoro. — Fort Dauphin anchorage. — Fénérive. — Itapère bay. — Foulpointe. — Ste. Luce anchorage.
- N 268 United States, East Coast. — Cape Fear to Sapelo sound.
- R 325 West Schelde. — Ostend to Westkapelle.
- R 6 B Gulf of Aden, Sheet 2.
- † 886 Anchorages on the east coast of Madagascar.
- † 1036 Anchorages on the coast of Madagascar.
- † 268 United States. — Cape Fear to Sapelo sound.

## Tillæg.

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2825. (T). Danmark. Kattegat. Tisvilde Høgn — Liseleje. Skydning. Advarsel. Mellem *Tisvilde Høgn* og *Liseleje* vil der den 13., 14. og 15. December d. A. i Tiden fra Kl. 1000 til Kl. 1600 blive foretaget Skarpskydning med Kanoner ud over Søen. Paa ovennævnte Dage er i det angivne Tidsrum Farvandet N. for Skydepladsen spærret for al Sejlads indtil en Afstand af 5000 m fra Kysten. Paa en Signalstang ved Kysten vil der blive hejst et rødt Flag med hvid Spuns 1 Time før Skydningens Begyndelse og saalænge denne varer. *Tisvilde Høgn*: c. 56° 03' N. 12° 03' E.
2826. (T). Danmark. Kattegat. Schultz's Grund. Sømærke i Uorden. Den røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost „*Schultz's Grund*“, paa 56° 09' (32") N. 11° 11' (27") E. har mistet Topbetegnelsen. Sømærket vil snarest blive bragt i Orden.
2827. (T). Danmark. Hals Barre. Hals Klokketønde i Uorden. Klokketønden *Hals* paa 56° 57' (42") N. 10° 22' (52") E. har mistet Topbetegnelsen. Sømærket vil snarest blive bragt i Orden.
2828. (T). Danmark. Skagerrak. Skagens Rev Fyrskib. Undervandssignal i Uorden. Undervandssignalet om Bord i Fyrskibet *Skagens Rev* paa c. 57° 46' N. 10° 44' E. er i Uorden og for Tiden ude af Virksomhed.

# DANSK SØFARTS TIDENDE



ORGAN FOR DANMARKS SKIBSEART

AKTIESELSKABET  
**NAKSKOV**  
**SKIBSVÆRFT**

★  
NYBYGNINGER  
OG  
REPARATIONER

★  
FLYDEDOK  
FOR SKIBE INDTIL 14.500 TONS D.W.

AKTIESELSKABET  
**MARITIME AGENCY**

(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450      Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35

KØBENHAVN K

★  
REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORØRER

**BUNKERKUL**

LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

★  
KONTRAHENTER FOR  
STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS

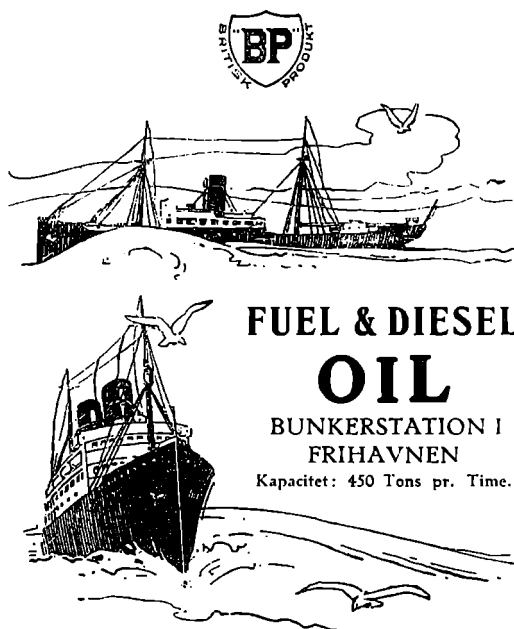
*Reduce your cable expenses to a fraction of  
present cost by using*

**O**wners' &  
**C**aptains' **C**ode

This Code should be on every Owner's  
desk and in every Captain's Cabin.

**Price 13/-** postage paid.

Published by  
**Nautical Publishing Co.**  
33, Amaliegade, Copenhagen.



St. Annæ Plads 5.      København K.  
TELEFON: 5455 — TELEGRAM-ADR.: UNITEDOIL



**DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI**





## O.Y. BLOMBERG STEVEDORING A.B. WASA (Finland)

Medlemmer af  
THE STEVEDORES FEDERATION OF FINLAND  
THE EMPLOYERS' CORPORATION OF STEVEDORES  
IN FINLAND

## A.B. VICTOR EK O.Y.

TELEGR. ADRESSE: **WASA** CODER: **ALLE CODER**  
VICTOREK

HOVEDKONTOR: HELSINGFORS

Skibsredere, Spedition, Dampskibsekspedition,  
Skibsmæglere, Befragtning, Kulimport,  
Assurance, Rederi.

DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

## "MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:  
**HOLM & WONSILD**  
Telegram-Adr.: "Holmøild"  
Amaliegade 38

Tel.-Adr. **EKLOEF, YXPILA**

Alle Sjøfarts Coder.

## A/B D. EKLOF & Co. O/Y

SKIBSMÆGLERE  
BEFRAGTNING, ASSURANCE & SPEDITION

YXPILA, GAMLA KARLEBY (Finland)  
og MÖLLERSVIK & HIMANGO

Medlemmer af The Finnish Shipbrokers Association  
og the Baltic & International Maritime Conference

Repræsentant for Danmark: Jørgen A. Rasmussen, København

## STEVEDORE-COMPAGNIET

(HASSING & DRESCHER)

AARHUS

TELEFON NR. 1971

TELEGR.-ADR. »DISPATCH«



Brug **Holzappel's**  
**International**  
**Skibsfarver**

til INDEN- OG UDENBORDS  
DANSK ARBEJDE

St. Annæplads 16. Telefon 5601. København K.

## DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

TLF.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

# I Storm over Atlanten . . .

Jo haardere Vejr, des større Krav stilles der til Maskinens Paalidelighed og Ydeevne. Naar De anvender Gargoyle Vacme Marine Oil B (Extra Heavy) paa Deres Dieselmotorer, er De paa den sikre Side. Denne smørekraftige Specialolie yder effektiv Beskyttelse mod Slitage, og i Cirkulationssystemet holder den sig ren over meget lange Perioder og bliver derfor billig i Brug. De kan faa den i samme gode Kvalitet i over 400 af de vigtigste Havne i Verden.



# GARGOYLE MARINE OLIER

FREDERIKSBERGGADE 1 · KØBENHAVN K.  
TELEFON 2440 · TELEGRAM-ADRESSE: VACUUM

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 51

TORS DAG 20. DECEMBER 1934

41. AARGANG



## Medlemmer pr. 1. Januar 1934

Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleums A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegraf-selskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lerche  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phønix, Esbjerg  
Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugsererselskaber.

## KØBENHAVNS SKIPPERFORENING

Københavns Skipperforening eller som den oprindelig kaldtes Københavns Skipper Lav, har den 22. December i Aar bestaaet i 300 Aar, i hvilken Anledning Foreningen har udsendt et Festskrift, der indeholder sjældne og højst interessante Oplysninger om Lavets og Foreningens Virksomhed i den 300-aarige Periode, der er forløbet, siden dens Lavsskraa blev stadfæstet af Staden København, Raad og Borgmestre. Dansk Søfart var paa Tiden for Lavets Oprettelse, som Følge af europæiske Krige og Krige med Nabolandene, i stærkt Forfald, og Hensigten med Lavets Oprettelse var at raade Bod herpaa.

Efter Lavsartiklerne skulde Lavet ledes af en Oldermænd og to Stolbrødre, samt en god Dannemand til Skriver, der, som det hedder i Artiklerne »rigtigt ved Dag og Dato kan anskrive, hvad som i Lavet slutes og passerer, til god, vis Efterretning paa alting.« Det paalvilede Lavet at fremme Skibsbygning, at overvaage Havnens Vedligeholdelse og sørge for Afmærkningen af de til Havnen førende Løb, at paase at Ballast blev opgravet, indtaget og udkastet paa dertil egnede Steder, og uden Skade for Besejlingsforholdene. Som Vederlag herfor havde Lavet Ret til at opkræve visse Afgifter af Skibe henliggende i Byens gamle Havn og Grønnegaard.

**Iøvrigt skulde Lavets Midler anvendes til Befrielse af Fanger i tyrkisk eller andet religionsfjendtligt Fængsel, til Understøttelse af nødlidende Søfolk danske saavel som fremmede.**

En af Lavets vigtigste Pligter var dog at fungere som Sører i Sager, der af Byens Raad blev henvist til Afgørelse ved Sører. Interessant er det her at bemærke, at denne, sikkert vort Lands første Sører, gennem Tiderne har udviklet sig til den nuværende højt ansete Sø- og Handelsret, hvortil Skipperforeningen stadig har bevaret Retten til at udpege og indstille søkyndige Medlemmer.

**Af andre Pligter, der paahvilede Lavet, kan nævnes, at det, naar Kongen behøvede Skibe, skulde være Byfogeden behjælpelig med at fremskaffe Skibene, medens det paahvilede Lavet alene at fremskaffe den nødvendige Besætning til Skibene, en Bestemmelse, der voldte Lavet mange Bryderier, da Forholdene i Hans Majestæts Skibe langt fra virkede tiltrækkende paa Søfolkene, hvorfor en haardhændet Hvervning ofte var nødvendig.**

Morsomt er det i Lavsartiklerne at bemærke Bestemmelserne om, at Lavets Forsamlinger skal ske paa fastende Stævne uden Drik; men til Gengæld bestemmes det, at Medlemmerne og Hustruer højst to Dage i Julen maa samles og i Gudsfrugt gøre sig lystige og glade ved et Glas Øl og ingen anden Drik.

I Aaret 1675 blev der udfærdiget nye Lavsartikler, som paa forskellige Punkter afveg fra de tidligere, bl. a. paalagdes det nu Lavet at oprette en Navigationsundervisning, hvor unge Sømand hurtigere kunde lære Styrmandskunsten; til hvilket Formaal der i Lavets Bygning blev afsat et Par Værelser, hvor Navigations skolens Direktør og hans Successorer kunde holde Skole. Som Vederlag herfor kunde Lavets Oldermænd udpege 6 Skippersønner, som uden Betaling skulde oplæres i Styrmandskunsten.

Den første Navigationsmester, der omtales i Lavets Bøger, var Anders Mikkelsen, som ved kongelig Reskrift af 17. Oktober 1701 fik Ret til at oppebære 2 Rigsdaler Sølv af hver Skipper han eksaminerede og 1 Rigsdaler af hver Styrmand. I Aaret 1698 blev der til Skibsfarten knyttet en ny Embedsmand med Titel af Waterschout, som havde

til Opgave at føre Fortegnelse over de fra København udmønstrede Sømænd; hver Sømænd skulde have et Indtegningsbevis udstedt af Waterschouten, og ingen Skipper maatte anlage Sømænd, som ikke var i Besiddelse af et Indtegningsbevis. Gennem Tiderne har denne Kontrol udviklet sig til at omfatte den Kontrol med Mønstringerne, som nu udøves af Mønstringskontoret. I Tiden fra 1699 til 1711 har Bestemmelsen om at Lavets Møder skulde afholdes paa faste Hjerter aabenbart ikke været overholdt. Af Lavets Journal for 18.—21. og 27. Februar 1699 fremgaar, at der den første Dag konsumeredes 29 Potter fransk Vin til 4 Rigsdaler 5 Mark, 3 Potter Mjød til 3 Mark og for 3 Mark Brændevin. Ved næste Møde fortæredes 4 Potter Sekt til 2 Rigsdaler, 2 Tønder dansk Øl til 9 Rigsdaler 2 Mark, 24 Potter Mjød til 4 Rigsdaler 4 Mark 10 Skilling, Sukker og andet Speceri og for 2 Rigsdaler 5 Mark 6 Skilling Tobak og Piber. Det gik saa vidt, at Oldermænden og den Kommitterede maatte andrage den høje og veladde Magistrat om at beordre Lavsbødrene til at sidde smukt, skikkeligt og stille ved Bordene og paahøre, hvad der paa Møderne blev oplæst. Lavet havde sin egen Bedemand og et Ligklæde, som var Lavets Stolthed, en Rest heraf opbevarede endnu i Dag i Skipperforeningen. Før 1705 blev Ligklædet udlejet til fine Begravelser, men det nævnte Aar vedtoges det, at Ligklædet ikke længere maatte udlejes til fremmede. Angaaende Skipperlavets Virksomhed som Sørlet bestemte Lavsaartiklerne af 1685, at Sagerne skulde paadømmes af Oldermænden og de Skippere Magistraten anordnede.

**I Slutningen af det 17. Aarhundrede var det Oldermænden eller Viceoldermændene der sammen med tre Skippere beklædte Sørøtten. I Følge Artiklerne af 1707 var det Byfogeden, senere Underfogeden, der eksekverede de af Sørøtten fældede Domme.**

Dokumenterne, som Sørøtten udstedte, begyndte i Reglen saaledes: »Højt agtbare og velbefarne Skipper N. N. forordnet Oldermænd til den højlovlige Sørøt med samtlige tilforordnede Skippere og Assorer i den forebeldte højlovlige Sørøt o. s. v.«

Omkring Aarene 1692 ophævede Skipperlavets Pligt til at vedligeholde Havnen, og Lavet kom derved i den behagelige Stilling at kunne fremføre Klager, naar der opstod Mangler ved Havnens Indretning. I 1704 og 1705 klagede Lavets Oldermænd gentagne Gange over, at der manglede Pæle til Fortøjning af Skibene.

Havnekommissionen svarede imidlertid, at den ikke havde Midler til Istandsættelser og raadte Lavet til at henvende sig til Toldvæsenet, som oprævede Havneafgifterne.

At Spørgsmaalet om Sømændsuddannelse har været brændende ogsaa i ældre Tider, fremgaar af, at Lavet 1742 varmt anbefalede et Forslag om, at der i hvert sejlene Skib skulde antages Drengene paa 14 Aar, som Skipperen skulde give Føde og Klæder og oplære i Sømændskunst. Læretiden var 7 Aar, altsaa en regulær Apprenticuddannelse.

At Skipperlavet ogsaa blev raadspurgt, naar der var Tale om Afmærkning af Farvandene, fremgaar af, at Lavet i Februar blev anmodet om en Udtalelse om Oprettelse af et Fyr ved Lindesnæs paa Norges Sydkyst, i Aaret 1743 om Oprettelse af Fyr paa Paternoster og i 1747 om et flydende Fyr paa Trindelen. Lavet foreslog allerede dengang at bygge et fast Fyr paa Trindelen. Lavets Forslag blev dog ikke vedtaget, og endnu næsten 200 Aar derefter staa Opførelsen af et fast Fyr paa Trindelen stadig som et Søfartens Ønske om en forbedret Afmærkning af vore Farvande. Ikke alene den danske, men ogsaa den svenske Regering tog Lavet med paa Raad, naar der var Tale om Opførelse af Fyr; i 1752 ses den svenske Regering at have forelagt Lavet et Forslag om Opførelse af Fyr paa Ølands Sydspids paa Paternoster og paa Aalandsøerne. Foruden Færerne, der dengang truede fra Naturmagtens Side, kunde Skipperne ogsaa befrygte Angreb fra Sørøvere og fjendtlige Kapere fra krigsførende Magter. Skipperne søgte derfor den danske Konges Beskyttelse, som skele derved, at der udstedtes Søpas. Et saadant Pas var i Reglen affattet paa Latin og kostede 12 Rigsdaler.

**I sidste Halvdel af det 17. Aarhundrede var der Fremgang at spore i Handel og Søfart. Den københavnske Handelsflaade talte saaledes i 1678 116 Fartøjer med en Lastevne paa ialt 2,600 Læster, medens den i 1698 var vokset til 277 Fartøjer, der fordelte sig saaledes: 94 3-mastede Skibe, 40 Krejterer, 70 Galioter, 62 Skuder, der lignede Krejterer, men var mere buget, med 3 Master og 5 Sejl, og 11 Jagter.**

De store Søkrige og den store nordiske Krig lagde dog stadig store Hindringer i Vejen for Søfarten, og Handelsflaaden gik derfor i de følgende Aar en Del tilbage. Ogsaa

Lavet mærkede Tilbagegangsliden, i 1716 havde Lavet yderligere den Modgang, at det maatte aflevere de betydelige Beløb, som Slavekassen indeholdt. Lavskassen kunde nu ikke mere laane i Slavekassen, og Lavet kom i Gæld, og indtil 1735 var Lavet stadig i Gæld; for at komme ud af den blev det vedtaget, at enhver Skipper skulde give 3 Mark af den første Rejse han foretog, og disse Tilskud opretholdtes indtil 1756. Samme Aar udbrød den preussiske Syvaarskrig, der nu førtes jævnsidig med den engelske-franske Kolonikrig, og en ny Opgangslid begyndte for dansk Handel og Søfart. Skipperlavets Indtægter steg hurtigt, og ved Aarhundredets Slutning var Lavet i Besiddelse af en Formue paa 25,109 Rigsdaler.

**Omkring Aaret 1800 stod Skipperlavet med Medlemstal, der langt overstiger alle andre københavnske Lavs, hvilket er et Vidnesbyrd om dansk Skibsfarts Betydning under de store Krige.**

Det gamle Lavshus i Lille Kongensgade blev efterhaanden for gammelt og snævert til at rumme de forskellige Institutioner og Hverv, som Lavet varetog, og man overvejede derfor at bygge et nyt Lavshus eller købe et Hus, som kunde indrettes dertil. Efter flere Aars Overvejelse købtes 1803 en Chr. Larsen tilhørende Gaard paa Hjørnet af Ulkegade og Holmens Kanal, som blev indrettet efter Skipperforeningens Behov, og hvor Foreningen ved sit 300-Aars Jubilæum endnu har til Huse. Købet af Ejendommen førte Lavets Udgifter, og der blev derfor nedsat en Kommission til at udrede, hvorledes Udgifterne kunde dækkes. Kommissionen indsendte i 1803 en Ansøgning til Regeringen om at forhøje den Afgift, som Skipperne erlagde efter udført Rejse. Regeringen bevilligede Ansøgningen, og Afgiften blev derefter fastsat til følgende Beløb:

for Rejse til Ostindien ved Ud- og Hjemtur	8 Rigsdaler
— — — Vestindien og Guinea ved Ud- og Hjemtur	3 —
— — — Middelhavet	4 —
— — — Grønland, Finnmarken og Island	4 —
— — — Portugal og Spanien	3 —
— — — Færøerne, Frankrig og England	2 —
— — — flamske og hollandske Stæder, Hamburg og Norges Vestkyst	5 Mark
— — — Norges Østkyst og fremmede Stæder ved Østersøen	5 —
— — — Provinserne i Danmark	16 Skilling
— — — sjællandske Havne dog kun	8 —

Ved Begyndelsen af det 19. Aarhundrede begyndte Gaver at strømme rigelig ind til Skipperlavets Fattigkasse. Hvor Ulykker ramte, traadte Lavet gerne hjælpende til, saaledes ser vi det flere Gange betænke Personer, hvis Tunge er afskaaret i Tyrkiet, ligesom det sørgede for Fripladser i Skolerne og udviste Hjælpsomhed i en Grad, som det her vilde føre for vidt at komme ind paa.

Overfor Kongehuset var Skipperlaget alle Dage loyalt og undlod sjældent at lægge denne Følelse for Dagen, naar Lejlighed dertil gaves.

Den udenrigspolitiske Situation, Englændernes Bombardement i 1807 og Danmarks derpaa følgende Indtræden i den europæiske Krig, satte Punktum for Opgangsliden i dansk Skibsfart.

Denne indtog ikke længere en neutral privilegeret Stilling, men fandt som Modstander af Havenes Behersker (England) overalt Dørene lukkede; Fragterne faldt til det halve, og Skibsfarten visnede hen. For Skipperlavet var Virkningerne heraf alvorlige, Indtægterne svigtede og af Lavsbøgerne fremgaar, at Oldermænden i 1818 har ansøgt Regeringen om, at Skipperne og deres Enker maatte ernære sig ved at drive Smaaforretninger, og til Magistraten blev indsendt Begæring om at maatte holde Spisning og sælge hjemført Kalk, Mursten, Tagslen, Brænde, Skibsinventar, Træmaterialer og Proviant. Festskriftet giver saaledes ved righoldige Udskrifter og Lavsbøgerne et udmærket Billede af Opgangs- og Nedgangstiderne for dansk Skibsfart i de sidste 300 Aar, og faar derved Interesse for enhver, der ønsker at komme til Bunds i vor Skibsfarts Historie. I Aaret 1858 nedlagdes Grundstenen til Lavets første Stiftelse med Friboliger for Lavets ældre Medlemmer og Enker; denne er senere afhændet og erstattet med en statelig Stiftelse paa Australiensvej ved Klostret paa Jagtvejen. Med Næringsfrihedens Indførelse mistede Lavet sin Betydning som den Institution, der varetog de københavnske Skipperes Rettigheder. Standens Monopolstilling ophørte, og Lavet selv skiftede Navn. Det var derfor af Vigtighed, at Lavet forinden havde faaet fæstnet Rammer for sin Virksomhed som Understøttelsesselskab og derved havde faaet ny og varig Betydning for Standen.

**Københavns Skipperforening 1863—1934**

Paa en Generalforsamling i Skipperlavet den 9. Februar 1861 vedtoges det under de nye Love at søge Indenrigsministeriets Anerkendelse af Lavet i Henhold til Loven. I Skrivelse af 16. Januar 1862 meddelte Indenrigsministeriet, at saadan Anerkendelse var givet, og Lavet arbejdede nu trøstlig videre paa de velgørende Formaal, som Foreningen havde foresat sig. Ved Tilgang af nye Legater er Foreningens Midler vokset betydelig, og ved Jubilæet den 22. December i

Aar staaer Foreningen med en Formue paa over 1 Million Kroner, godt rustet til at varetage sine Medlemmers Tarv og sikre dem en nogenlunde sorgfri Alderdom. At Foreningen vil blive ledet i samme gode Spor fremefter, borger den nuværende Bestyrelse, der bestaar af ansete Mænd indenfor Søfarten, for, og den med Formanden, Kaptajn Svend Prip, R. af Dbg., i Spidsen vil sikkert paa Jubilæumsdagen modtage mange Beviser paa den Interesse, hvormed den gamle Forening omfattes i Søfartskredse.

**DANSK-ISLANDSK OVERENSKOMST**

*Bekendtgørelse om en mellem Danmark og Island truffet Overenskomst om Fremgangsmaaden med Hensyn til Søforhør m. v. og Udførelse af forskellige konsulære Tjenestehandlinger med Hensyn til danske Skibe i Island og islandske Skibe i Danmark*

Ved Skrivelser af 18. Oktober 1920 og 10. November s. A. blev der mellem Danmarks Repræsentanter i Island og Islands Førsteminister truffet Aftale om, at der i Tilfælde af islandske Myndigheders Afholdelse af Søforhør over eller Modtagelse af Søforklaringer fra danske Skibe forud gives Meddelelse til Danmarks Repræsentation i Island om Berømmelse af saadanne Søforhør eller Søforklaringer, og at der tilstilles Danmarks Repræsentation gebyrfri Udskrifter af de optagne Forhør og Forklaringer.

Mellem den danske og den islandske Regering er der ligeledes Enighed om, at der i Tilfælde af danske Myndigheders Afholdelse af Søforhør over eller Modtagelse af Søforklaringer fra islandske Skibe forud gives Meddelelse til Islands Gesandtskab i København om Berømmelse af saadanne Søforhør, og at der tilstilles Gesandtskabet gebyrfri Udskrifter af de optagne Forhør og Forklaringer.

Dog skal det være en Forudsætning, at saadan forudgaaende Meddelelse til det paagældende Lands Repræsentation, inden Søforhør eller Søforklaring optages, ikke maa medføre nogen Forsinkelse for vedkommende Skib.

I Tilslutning hertil har Danmarks Repræsentant i Island paa den danske Regerings Vegne ved Note af 18. Maj 1934 foreslaaet og Islands Førsteminister paa den islandske Regerings Vegne ved Note af samme Dato tiltraadt nedenstaaende Ordning vedrørende Fremgangsmaaden med Hensyn til Søforhør m. v. og Udførelsen af forskellige konsulære Tjenestehandlinger med Hensyn til danske Skibe i Island og islandske Skibe i Danmark:

a) Følgende Tjenestehandlinger udføres altid henholdsvis af den danske Repræsentation i Reykjavik eller af det islandske Gesandtskab i København:

- 1) Udfærdigelse af Interims-Nationalitets-Certifikater.
- 2) Udfærdigelse af Fartscertifikater samt Internationale Lastelinie-Certifikater og de i den internationale Konvention af 31. Maj 1929 om Sikkerhed for Menneskeliv paa Søen ommeldte Sikkerhedscertifikater, all i Overensstemmelse med de i vedkommende Land gældende Regler om saadanne Certifikaters Udstedelse udenfor Skibets Hjemland, samt de mellem de to Lande gældende særlige Aftaler om Udstedelse af Sødygtighedspapirer.

3) Ansættelse og Afskedigelse af Skibsfører.

4) Afgørelse af Tvistigheder mellem Skipper og Mandskab.

b) Alle andre Tjenestehandlinger af konsulær Art, saasom følgende:

- 1) Strandingsforretninger,
- 2) Varetagelse af syge Søfolks Tarv,
- 3) Varetagelse af døde Søfolks Efterladenskaber,
- 4) Autorisation af Skibsdagbøger,
- 5) Paategning paa Nationalitetscertifikat om Førerskifte.
- 6) Paa- og Afmønstringer,
- 7) Modtagelse af Anmeldelser om Rømning.

udføres derimod udenfor København, henholdsvis Reykjavik, af de lokale Myndigheder eller af danske, respektive islandske Konsulater, saafremt saadanne findes paa Stedet, saaledes at Indberetninger om de foretagne lokale Tjenestehandlinger sendes til vedkommende Lands Centraladministration for derfra at videresendes til det andet Lands Hovedrepræsentation.

Der er Enighed om, at de under b) omhandlede Tjenestehandlinger, paa Steder, hvor der maatte findes dansk, henholdsvis islandsk Konsulat, kun kan udføres af vedkommende Konsulat og ikke tillige af de lokale Myndigheder, samt at der ikke kan tillægges de to Landes Konsulater en videregaaende Bemyndigelse til Medvirken i Strandingsager end, hvad der er hjemlet ved de respektive Landes Lovgivning, for Danmarks Vedkommende navnlig Reglen i § 8 i dansk Strandingslov af 10. April 1895.

Saafremt der efter vedkommende Lands Lovgivning oppebæres Gebyrer for enkelte af de oven citerede Tjenestehandlinger eller andre af den her omhandlede Art, vil disse tilfalde det den paagældende Handling udførende Embede.

Aftalen er traadt i Kraft fra Notevekslingens Dato.

Hvilket herved bringes til almindelig Kundskab.

Statsministeriet, den 10. November 1934.

Th. Stauning.

Holck.  
Eksp.sekr.

★ "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING ★

København, den 18. Dec. 1934.

Den ene Uge gaar efter den anden, uden at der sker noget paa Fragtmarkedet, og nu lige opad Julen kan der ikke godt ventes forøget Aktivitet med dermed stigende Fragter.

I Øjeblikket gælder det om at kunne opretholde de enkelte Markeder, og hertil kræves sandsynligvis kun, at Tonnagen ikke hensynsløst kastes ud paa Markedet.

Af de oversøiske Markeder er La Plata, Pacific og Australien ganske aktive, og smaa Forbedringer er ikke udelukket. — De hjemlige Markeder er forholdsvis rolige med svage Rater, men ogsaa her tenderer det bedre.

**TRÆLASTMARKEDET**

Det lader desværre ikke til, at Raterne kan forbedres — selv for Januar Lastning — fra Havne, hvor der er Isrisiko.

500 Std. Mo/Domsjø-Avonmouth er gaaet til 42/6. 650 Std. Åbo/London 28/-. 700 Std. Norrsundet/London 29/6. 1075 Std. Kotha/Ostend 34/-.

Hele Trælastmarkedet blev som Helhed en Skuffelse i Aar, hvad Fragtraterne angaar, og det er selvfølgelig helt haabløst at profetere om næste Sæson, men daarlige end i Aar synes man ikke, der burde være Chancer til.

Canada har faaet en 750 Std. Baad per Januar til 50/- en, 52/6 to, 55/- tre Havne W.B.E.I. St. John eller Halifax Lastning.

**KUL, KOKS etc.**

Stem Vanskeligheder begynder nu at gøre sig mere gældende, noget som forresten gentager sig ved Jule- og Nytaarstider. — Hartlepool/Aalborg 4,200 t. 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>. Leith/Aalborg 2,750 t. 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d., Goole/Grenaa 1,100 t. 5/3, Immingham/Tuborg 2,500 t. 3/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Immingham/

Aarhus 22-2,800 t. 4/- 4/3, Østkyst U.K./Nykøbing F. 1,800 t. 5/4<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d., 300 Losning, Østkyst U.K./Rønne 1,000 t. 5/4, 450 t. Losning, Forth/Danzig 2,200 t. 4/9, Rotterdam/Malmø 3,500 t. 4/-, Korsør 3,000 t. 4/3.

#### MIDDELHAVET etc.

Udgaaende er ret uforandret for store Skibe, lidt fastere for den mindre Tonnage til »near ports«. E.C. U.K./Palermo 4,700 t. 7/6, Vest Italien 6/3, »any size«, Cardiff/Palermo 2,000 t. 8/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>, Las Palmas 2,000 t. 6/9, Marseille 4,700 t. 7/3, V. Italien 7,300 t. 6/3, Rotterdam/V. Italien 6,000 t. 6/6. Alle de hjemgaaende Markeder er ligeledes ret uforandrede, med daarlig Efterspørgsel og særdeles lave Rater i de fleste Tilfælde. Sortehavet/A-H 6,000 t. gik med græsk Tonnage til kun 9/9, Option Danmark 11/3. Sortehavet/Vladivostock 9,100 t. 16/-, 8,500 t. 16/6 f.i.o. Basis.

#### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Forth/St. John N.B. 1,800 t. 8/-, Immingham/St. John's 3,000 t. 6/9, Humber/Halifax 2,500 t. 7/- Af andre Laster er Udvalget svært begrænset.

Efter at Sæsonen fra Montreal er sluttet, vil der blive skibet over St. John N.B., og en Slutning rapporteres til p.p. U.K. til 1/6. Kul Hampton Roads/Monte Video 6-6,500 t. 9/-. For øvrigt er det hovedsagelig Skrabjern Laster som udbydes, og der sluttes en hel Del til de store Aftagere: Gdynia/U.K./Italien og Japan. Endvidere rapporteres: 2,100 t. Pitch Sydney C.B./St. Nazaire—Bordeaux Range 11/6d. (spotprompt, re-let order).

Fra British Columbia til Østen gøres til Stadighed en hel Del Forretning paa Lumpsom Basis. Vancouver/U.K.-H/H 7,500 t. Januar 18/6.

#### SYD-AMERIKA

Der gøres forholdsvis meget i Kul fra Wales og Kontinentet til La Plata, men Raterne lader til at ligge forankret ved 8/9 9/3 for henholdsvis B. Aires og Rosario. — Kornforretningerne svinger meget, men Markedet er fortsat fast for prompte Positioner, og for April/Maj og Maj/Juni betales omtrent samme Rater. — Idéen med at slutte nu til disse Rater kan diskuteres, og én Ting er i al Fald sikkert: det hjælper ikke til at bringe Raterne i Vejret.

Rosario/U.K. A/Rotterdam 5,500 t. 17/- Jan. Rosario p.p. 7,500 t. 16/6 Maj/Juni. San Lorenzo/U.S.A. 6,500 t. Majs 18/- Jan. B. Blanca/A-Rotterdam 7,700 t. 14/3 ppt. B. Blanca p.p. 7,500 t. 15/- ppt. Chile/B. Hamburg Januar 19/6.

#### ØSTEN

En Del Skibe skifter i Ballast fra »the Far East« til Australien for at laste Korn til Europa, enkelte med »Far East« Optioner. Raterne holdes omkring 25/6 fra Vestlandet, 26/- Sydlandet, og adskillige Sejlere er igen sluttet til 24/9 25/- 25/3. Dalmy er værd ca. 20/6 per Januar/Februar, Madras/Middelhavet 23/6, U.K. 24/6, Birma/Gdynia 24/-, Saigon/Shanghai 7,000 t. 7/6, Port Redon/Frankrig 7,500 t. 20/3 f.i.o. Cape Town/U.K. Kont. ca. 15/-, Option Durban 15/6. For Kul fra Durban er der en »brisk demand«.

#### TIMECHARTER

Vest Indien: 4,000 t. Rundrejse 80 c. 29/ 2,600 t. Rundrejse \$1.10.

Trip: 8-9,000 m/v del. Pacific redel. Kina/Japan 5/6. 6,700 del. S. Atlantic red. U.K. Kont. 75 c. 7,200 m/v del. Santos Jan. 12 months 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d. 7,000 m/v Santos Dec. 12 months 4/-.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Nyt 2.300 Tons Tankmotorskib fra Nakskov Skibsværk.

Nakskov Skibsværft afholdt Lørdag den 8. December 1934 Prøvetur i Langelandsbæltet med Tankmotorskibet skibet »El Rioplatense«, bygget til »La Rioplatense« Cia. de Navegacion y Transporte S.A., Buenos Aires.

Skibets Hoveddimensioner er:

Længde mellem Perp. ....	260'—0"
Bredde paa Spant .....	41'—0"
Dybde til Hoveddæk .....	18'—0"
Lasteevne .....	ca. 2,300 Tons d.w.
paa en Dybgang af .....	16'—5"

## VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM  
ANTWERP

Skibsredere, Skibsmæglere, Befragtningsagenter  
og Agenter for regelmæssige Linier

Specialitet: Trælasterbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINK&CO. Coder: Scotts, Watkins, Bentlevs.

Det er bygget til British Lloyd's højeste Klasse med 1 gennemgaaende langskibs Skod og 11 tværskibs Skodder, som inddeler Skibet i 10 Hovedtanke med et samlet Kubikindhold af ca. 2,850 m<sup>3</sup>.

Desuden har Skibet forude et Lastrum paa ca. 350 m<sup>3</sup>, hvorunder der findes en Brændselsolietank, der rummer ca. 31 Tons Olie. Under Maskinrummet er indrettet Dobbeltbundtank for 73 Tons Dieselolie, og foran for Maskinen findes 2 Vingetanke, der rummer ca. 46 Tons Olie, saaledes at Skibets samlede Brændselsoliebeholdning er ca. 150 Tons.

Pumpemaskineriet er leveret af Drysdale & Co., Ltd., Yoker, og bestaar af 2 elektrisk drevne Centrifugalpumper, hver med en Kapacitet paa 175 Tons pr. Time, samt Læsepumpe med en Kapacitet paa 50 Tons pr. Time, og Pumperne er i Stand til at losse hele Skibets Last paa ca. 7 Timer.

Skibet er bygget med Poou, kort Bro og Bak.

I Dækshus paa Broen er der Spisesalon, Rederkammer, Hospital og Kamre for Dæksofficerer og Steward samt Bad og W. C.

Kaptajnens Kamre med tilhørende Badeværelse er anbragt paa et Dækshus paa Kommandobroen og sammenbygget med Bestiklukaal og Styrerum. Maskinofficerernes Kamre

Telefoner { Grimsby No. 6621  
Immingham No. 51

Telegrams "SUTCLIFFE"

FILIALER:

## JOHN SUTCLIFFE & SON

GRIMSBY OG IMMINGHAM

Skibsmæglere, Befragtning, Spedition, Assurance og Kommissionsforretning,  
Stevedores, etc.

ROYAL DOCK, GRIMSBY

BUNKERS TIL BILLIGSTE PRISEN

88, Mosley Street ... Manchester  
7, Chapel Street ... Liverpool  
Somerton Buildings,  
John Bright Street Birmingham  
229, Swan Arcade. Bradford  
"York House",  
5/7, St. Mark's Lane, London, E. C. 3  
King's Dock ... Immingham

## Hamburger Stauerei Gesellschaft m. b. H.

Kontor:  
HAMBURG 11, STEINHÖFT 11.  
Telefon: 36-15-01.

Telegram Adresse:  
STEVEDORING — HAMBURG.  
Coder: Watkins, Scotts.

Største Stevedore Firma paa Pladsen

Egen moderne FLYDEKRAN

Kontrahent til Getreideheber-Gesellschaft m. b. H.

AGENT: AKTIESELSKABET MARITIME AGENCY, KØBENHAVN, AMALIEGADE 35

er indrettet i Hus paa Poopen, medens Dæks- og Maskinmandskab har deres Beboelse i Poopen, hvert Kammers indrettet for 2 Mand.

Maskinrummet er agter i Skibet og indeholder Hovedmaskineriet der bestaar af 1 Stk. B. & W. Dieselmotor paa 1150 I.H.K. Endvidere finder der Hjælpemaskineriet, som bestaar af 2 Dieselmotorer med Dynamoer, hver paa 120 E.H.K., leveret af A/S Burmeister & Wain, København.

Kølemaskineriet er leveret af A/S Thomas Ths. Sabroe & Co., Aarhus.

Elektromotorerne: Thomas B. Thrige, Odense.

Marconi-Radiostation.

Skibets Styremaskine er leveret af Thomas B. Thrige, Odense, og ligeledes Ankerspil, Losse- og Forhalingspæl.

I Prøvelturen deltog: Fra Rederiet: Superintendent Chas. Jackson, Texas Co., New York, Direktør C. Hansen, Vacuum Oil Co., København; fra Lloyd's Register of Shipping: Inspektør Kruhøffer; fra Burmeister & Wain: Underdirektør Poul Hansen, samt fra Værftet: Formanden for Bestyrelsen, Direktør V. Reimer, Direktør Berg m. II.

Prøvelturen gav særdeles fine Resultater, idet Skibet i lastet Tilstand opnaede en Fart af ca. 13 Knob, medens der kun var garanteret 11 Knob.

Efter Prøvelturens Afslutning returnerede Skibet til Nakskov for at indtage Proviant, inden det afgaar til Buenos Aires.

### Skibstrafikken og Vareomsætningen over Gdynias Havn i Oktober Maaned 1934

Der indløb i Maanedens Løb 380 Skibe med 380,503 N.R.T. mod 376 Skibe med 347,142 N.R.T. i September Maaned. Den danske Tonnage androg 53 Skibe med 36,123 N.R.T. og staar som Nr. 4 efter Sverige, Tyskland og Polen.

Tonnagen fordelt efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal af Skibe	Tonnage
Polen	36	37,392
Danzig	4	3,895
England	18	33,491
Danmark	53	36,123
Estland	6	2,462
Finland	23	26,884
Frankrig	1	814
Grækenland	4	8,665
Holland	10	6,487
Japan	1	585
Litauen	1	585
Lettland	3	4,727
Tyskland	63	49,203
Norge	33	18,669
Rusland	2	5,131
Amerika	5	15,625
Sverige	109	76,616
Ungarn	1	2,468
Italien	7	25,861

Den samlede Indførsel androg i Oktober Maaned 65,118 t. mod 84,789 t. i September. Den samlede Udførsel androg 562,687 t. mod 552,515 t. i September, den samlede Vareomsætning herefter 627,805 t. mod 637,304 t. i September.

Af hovedsagelige Indførselsvarer skal nævnes: ca. 1,400 t. frisk Frugt, ca. 1,200 t. Kaffe, ca. 3,200 t. Sild, ca. 1,400 t. animalsk Fedt, ca. 2,800 t. Huder, ca. 5,800 t. Hørfrø, ca. 1,100 t. Jute, ca. 2,200 t. Erts, ca. 6,800 t. Pyrit, ca. 18,900 t. gammelt Jern, ca. 2,700 t. Garvestof, ca. 6,900 t. Bomuld.

Af hovedsagelige Udførselsvarer skal nævnes: ca. 1,600 t. Kartofler, ca. 2,000 t. Sukker, 1,796 t. Bacon, 1,311 t. Æg, ca. 1,500 t. Oliekager, ca. 11,300 t. Brødder, ca. 496,000 t. Kul (incl. Bunkers), ca. 20,400 t. Koks, ca. 2,400 t. Skinner, ca. 1,200 t. Zink, ca. 4,500 t. Metal, ca. 1,300 t. Rør, ca. 2,900 t. Gødningsstof, ca. 3,400 t. Metalvarer.

### Kuldudførslen over Gdynias Havn i Oktober Maaned 1934

Ifølge en Beretning fra Vicekonsulatet i Gdynia udførtes der i Oktober Maaned 1934 over Gdynias Havn 492,934.6 t. Kul, deraf til Danmark 27,746.7 t. mod 454,595.7 t. Kul, deraf til Danmark 14,670 t. i September Maaned.

Udførslen var fordelt til de forskellige Lande som følger:

	Tons
Belgien	21,832
Danmark	27,746.7
Finland	62,381.4
Frankrig	10,815
Norge	19,945.5
Sverige	135,278.2
Italien	110,540.9
Grækenland	3,740
Holland	19,730
Irland	62,381.4
Tyskland	11,197.5
Malakka	1,650
Australien	5,695.5
England	0.5
	492,934.6

### Nyvalg til Sø- og Handelsretten

Skibsfører H. K. Christensen er valgt paa tre Aar som søkyndigt Medlem af Sø- og Handelsretten i Stedet for Skibsfører C. Izard, der har anmodet om Fritagelse for dette Hverv med Aarets Udgang.

### Skoleskibet »Fanø«s Rejser

Lauritsens Skoleskib »Fanø« er ankommet til Marstal for Oplægning til Foraaret. I Sommerens Løb har »Fanø«, ført af Kaptajn Rasmussen, fuldført 18 Rejser med Last i skandinaviske Farvande. Eleverne er nu afmønstrede, og i Begyndelsen af April Maaned næste Aar lægges der ud paa ny.

## PERSONALIA

### VI GRATULERER —

Direktør L. O. Norman, Det Forenede Dampskibs Selskab, til Ridderkorset af Dannebrog og Kontorchef i Københavns Havnevesen, cand. juris Carl Winsløw til samme Dekoration.

### DØDSFALD

Det gør os ondt at meddele, at Direktør J. P. Martinussen af Firmaet Herskind & Wulff er afgaaet ved Døden.

Direktør Martinussen var en meget afholdt og meget dygtig Mand, og en stor Kapacitet paa sit specielle Omraade: mekanisk Kedelrensning og Rustbankning.

Hr. Martinussen var oprindeig Maskinmester og holdt til sin Dødsdag sig i nær Tilslutning til sine gamle Kollleger og var et meget populært Medlem af deres faglige Sammenslutning. Han blev kun 66 Aar gammel.

## POSITIONSLISTE PR. 18. DECEMBER 1934

### A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Ulv, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
s.s. *Aalborg*, pass. Gibraltar 17.12.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
m.l. *Aase Mærsk*, afg. Hamburg 1.12.  
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Hongkong 14.12. udg.  
s.s. *Agnete Mærsk*, afg. Alexandria 4.12.  
s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Bahia 14.12. til Kbhvn.  
s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
m.s. *Alfa*, Klausen, ank. Emden 9.12.  
s.s. *Alfa*, afg. Messina 11.12.  
s.s. *Algarve*, Lund, afg. Tarragona 20.12. til Valencia.  
m.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Kbhvn. 16.12.  
s.s. *Alsund*, Nielsen, ank. Norfolk Va. 16.12.  
s.s. *Amalienborg*, ank. Aalborg 13.12.  
m.s. *Amerika*, Knudsen, ank. London 18.12. hjg.  
m.l. *Anna Mærsk*, afg. Baltimore 5.12.  
s.s. *Anna*, pass. Gibraltar 7.12.  
m.s. *Annam*, Kragelund, afg. Champerico 18.12. til Los Angeles Harbour udg.

m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Willemstad 28.11.  
m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Aalborg 30.11. til River Plata.  
s.s. *Arnold Mærsk*, ank. Marseilles 4.12.  
m.s. *Arizona*, Sonne, ank. San Nicolas 13.12.  
m.s. *Asnæs*, Ankersen, afg. Strøby 12.12.  
m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Port Albani 14.12.  
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Dakar 8.12.  
m.s. *Australien*, Rasmussen, pass. Cape Verde 12.12. p. R.I. Sydney udg.

### B

s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
s.s. *Bellona*, Hansen. Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
s.s. *Benedikt*, Jepsen, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro-Nykøbing F. Ruten.  
m.l. *Bente Mærsk*, ank. Saigon 6.12.  
s.s. *Bergenhuis*, Schmidt, afg. Trondheim 18.12.  
s.s. *Betty Mærsk*, ank. Gdynia 7.12.  
s.s. *Betty*, pass. St. Miguel 12.12.  
s.s. *Birgit*, Lisberg, pass. Dardanellerne 12.12.  
s.s. *Birte*, Pedersen, afg. Neuritas 10.12. til Boston (Mass)

## VALUTAKURSER PAA KØBENHAVNS BØRS

18. 12. 34

LONDON .....	22,40	MADRID .....	62,25
NEWYORK .....	454,75	AMSTERDAM .....	307,35
BERLIN .....	180,75	STOCKHOLM .....	115,65
PARIS .....	30,10	OSLO .....	112,70
ANTWERPEN .....	106,25	HELSINGFORS .....	9,95
ZÜRICH .....	147,25	PRAG .....	19,15
ROM .....	39,00	WARZAWA .....	86,30

s.s. *Bodil*, ank. Grao 9.12.  
 s.s. *Bogo*, Nielsen, ank. Goole 17.12.  
 m.s. *Boringia*, Væring, afg. Hamburg 18.12. til Kbhvn. hjg.  
 m.s. *Bornholm*, Petersen, ank. Barcelona 12.12.  
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Methil 16.12.  
 s.s. *Brasilien*, Aggerholm, afg. Kbhvn. 18.12. til Odense.  
 m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Boston 14.12.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Dieppe 17.12.  
 s.s. *Britta*, afg. Valencia 11.12.  
 s.s. *Broholm*, Larsen, afg. Casablanca 29.12. til Tanger.  
 s.s. *Brosund*, Hansen, Mariel. Cuba 15.12.  
 s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Horsens 18.12. til Frederikshavn.

## C

m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *C. P. A. Koch*, Nielsen, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 m.s. *California*, Kolster, afg. Kamba forv. 18.12. til Buenos Aires.  
 s.s. *Carmen*, afg. Cartegena 4.12.  
 m.l. *Caroline Mærsk*, afg. Continent 23.11.  
 m.s. *Caroline*, Jørgensen, pass. Kbhvn. 2.12. til Henneborst.  
 s.s. *Charkow*, Jørgensen, afg. Gdynia forv. 26.12. til København.  
 s.s. *Chastine Mærsk*, ank. Philadelphia 7.12.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, pass. Gibraltar 13.12. p. R. t. La Plata.  
 m.s. *Chile*, Larsen, pass. Cape Leeuwin 12.12. til Sydney udg.  
 s.s. *Christiansborg*, afg. Paramaribo 16.12.  
 s.s. *Cimbria*, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Johansen, ank. Mariager 17.12.  
 m.s. *Columbia*, Barfoed, ank. Kbhvn. 14.12.  
 s.s. *Cornelia Mærsk*, afg. Rotterdam 30.11.  
 s.s. *Cyril*, Farup, pass. Ceuta 7.12.

## D

s.s. *Dagmar*, Nielsen, afg. Kbhvn. 22.12. til London.  
 s.s. *Dagmar*, afg. Genua 13.12.  
 s.s. *Dana*, Bang, pass. Zeebrugge 18.12.  
 m.s. *Danmark*, Hjernum, pass. Perim 12.12. p. R. t. Port Swettenham udg.  
 s.s. *Delaware*, Christensen, afg. Kbhvn. forv. 19.18. til Ostefjorden.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle forv. 18.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Dorrit*, pass. Gibraltar 11.12.  
 m.s. *Douro*, Hansen, afg. Klaipeda 22.12. til Kbhvn.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, Kbhvn. 10.12.  
 s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## E

s.s. *Ebba*, ank. Castellon 4.12.  
 s.s. *Ebro*, Lise, afg. Ceuta forv. 18.12. til Melilla.  
 s.s. *Edith*, ank. Rouen 9.12.  
 s.s. *Effie Mærsk*, pass. Helsingør 7.12.  
 s.s. *Egholm*, Nielsen, afg. Genua forv. 22.12. til Livorno.  
 s.s. *Ellensborg*, ank. Goole 13.12.  
 s.s. *Elie*, Larsen, pass. Bona 18.12.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, ank. Rotterdam 4.12.  
 s.s. *Elsborg*, afg. Oporto 17.12.  
 m.l. *Emma Mærsk*, afg. Willemstad 1.12.  
 s.s. *Emanuel*, Christensen, pass. Frederikshavn 13.12. p. R. t. Rochefort.  
 s.s. *Emilie Mærsk*, ank. Casablanca 6.12.  
 s.s. *Energi*, Jørgensen, afg. Leningrad 16.12.  
 s.s. *England* (D.F.K.), Steengade, ank. Stettin 17.12.  
 m.s. *England* (D.F.D.S.), Basbøll, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Enighedelen*, Kristoffersen, ank. Leningrad 14.12.  
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Port Said 16.12. til Genoa hjg.  
 s.s. *Erindring*, Jørgensen, afg. Nykøbing F. 17.12. til Kolkka.  
 s.s. *Erna*, pass. St. Miguel 12.12.  
 m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Esther Maria*, Lisberg, ank. Bourgas 16.12.  
 s.s. *Ester*, afg. Wiborg 6.12.  
 s.s. *Estland*, Poulsen, afg. Gdynia 9.12.  
 m.s. *Europa*, Dahl, ank. New Westminster 10.12. udg.

## F

s.s. *Falken*, Jønson, Kbhvn.-Nyborg-Rudkøbing-Svendborg Ruten.  
 s.s. *Fano*, Korff, afg. Pärnu 11.12. til Hull.  
 m.s. *Fano*, ank. Marstal 11.12.

m.s. *Fionia*, Christensen, afg. Malacca 18.12. til Port Swettenham hjg.  
 s.s. *Flora*, Nielsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
 s.s. *Flynderborg*, afg. Kaolakh 17.12.  
 s.s. *Fredensborg*, afg. Gandia 11.12.  
 m.s. *Frederica*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mechlenburg, ank. Kbhvn. forv. 19.12.  
 s.s. *Frederiksborg*, ank. Aalborg 1.12.  
 s.s. *Frigga*, Jans, afg. Helsingør 18.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Frode*, Brinch, afg. New York forv. 20.12.

## G

s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Antwerpen forv. 21.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Gautatyr*, Abrahamsen, afg. Antwerpen 11.12. til La Rochelle.  
 s.s. *Georgia*, Jarltoft, afg. Santos 1.12. til Aalborg.  
 s.s. *Gerda Toft*, afg. Antwerpen 17.12.  
 s.s. *Gerda*, afg. Malaga 12.12.  
 s.s. *Gertrude Mærsk*, afg. Christobal 6.12.  
 s.s. *Gorm*, Bastholm, afg. New Orleans 17.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Grete*, afg. Rouen 25.11.  
 s.s. *Grønland*, Meinertz, ank. Valencia 15.12.  
 s.s. *Gudrun Mærsk*, afg. Hull 1.12.  
 s.s. *Gunvor Mærsk*, ank. Kalundborg 6.12.  
 s.s. *Gunver*, afg. Ellesmere 12.12.

## H

s.s. *H. H. Petersen*, Jensen, ank. Kolkka 16.12.  
 s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Nantes 13.12.  
 s.s. *Holland*, Andersen, afg. Valencia 12.12.  
 s.s. *Hans Mærsk*, ank. Huelva 1.12.  
 s.s. *Harald*, Clemmensen, afg. Kbhvn. forv. 18.12. til Middelfart.  
 s.s. *Harriet*, afg. Marseille 12.12.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newcastle 24.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Helene*, ank. Kbhvn 11.12.  
 s.s. *Hertha Mærsk*, pass. Helsingør 5.12.  
 s.s. *Hindsholm*, Blom, afg. Antwerpen forv. 26.12. til København.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Liverpool 11.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Hroar*, Pape, afg. Kbhvn. 28.12. til Hull.  
 s.s. *Hulda Mærsk*, pass. Skagen 6.12.

## I

m.s. *India*, Franzen, ank. Hull 13.12. udg.  
 m.s. *Indien*, Bronér, afg. San Pedro 14.12.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Siracusa 10.12. til La Laja.  
 s.s. *Inge Mærsk*, ank. Cardiff 2.12.  
 s.s. *Inger*, pass. Portland 4.12.  
 s.s. *Irene Maria*, Rasmussen, ank. Valencia 12.12.  
 m.s. *Irland*, Petersen, afg. Iquique 11.12.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Reykjavik 17.12.  
 s.s. *Ivar*, Clausen, afg. Kbhvn. 15.12. til Manchester.

## J

s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
 s.s. *Jacob Mærsk*, afg. Leith 6.12.  
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Amsterdam 16.12.  
 m.l. *Jane Mærsk*, ank. Vlissingen 5.12.  
 m.s. *Java*, Skjoldam, afg. Kobe 18.12. til Shanghai udg.  
 s.s. *Jenny*, pass. Gibraltar 12.12.  
 s.s. *Jessie Mærsk*, afg. Greenock 6.12.  
 s.s. *Johanne*, pass. Ushant 12.12..  
 s.s. *Johannes Mærsk*, ank. Helsingør 30.11.  
 s.s. *Jolantha*, Thornung, Kbhvn.-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Jonna*, ank. New York 8.12.  
 s.s. *Jutta*, afg. Rochester 13.12.  
 m.s. *Jylland*, Topp, afg. Marseilles 14.12. til Port Said udg.  
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jegersborg*, ank. London 13.12.

## K

s.s. *Karen Toft*, afg. Pictou 18.12.  
 s.s. *Karla*, afg. Manchester 27.11.  
 s.s. *Kai*, Friis, pass. Kiel 17.12. p. R. t. Danzig.  
 s.s. *Katholm*, Christensen, afg. Kbhvn. forv. 17.12. til Randers.  
 s.s. *Kentucky*, Hansen, afg. Norfolk V. 4.12. til Rotterdam.  
 s.s. *Kirsten Mærsk*, afg. Oran 5.12.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, afg. Leningrad 10.12.  
 s.s. *Knud*, Jensen, afg. Danzig forv. 29.12. til Preston.  
 s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, afg. Kbhvn. 20.12. til Oslo.

## L

m.s. *Lalandia*, Borch, ank. Singapore 16.12. udg.  
 s.s. *Laura Mærsk*, ank. Riga 11.12.  
 s.s. *Laura*, pass. Ushant 5.12.  
 s.s. *Leice Mærsk*, afg. Seattle 17.11.  
 s.s. *Lera Mærsk*, ank. Leningrad 3.12.  
 s.s. *Lica Mærsk*, afg. Alexandria 20.11.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Sarannah 8.12.  
 s.s. *Lilleborg*, pass. Kbhvn. 14.12.

s.s. *Lilian*, afg. Dover 11.12.  
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, afg. Delfzijl 14.12.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Stavanger forv. 21.12. til Aalborg.

## M

s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Hjorth, afg. Kbhvn. forv. 19.12. til Dunkirk.  
 s.s. *Maine*, Vest Jacobsen, afg. Danzig forv. 27.12. til Manchester.  
 s.s. *Maja*, afg. Wiborg 13.12.  
 m.s. *Malaya*, Sørensen, afg. Hongkong 17.12. til Saigon hjg.  
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Bona 17.12. til Nantes.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. London forv. 20.12. til København.  
 m.l. *Marie Mærsk*, pass. Flores 23.11.  
 s.s. *Marie Toft*, ank. Kbhvn. 18.12.  
 s.s. *Marie*, afg. Ellesmere 7.12.  
 s.s. *Maryland*, Ankersen, afg. Madeira 11.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Alexandria 27.11.  
 m.s. *Meonia*, Frandsen, ank. Hamburg 16.12. udg.  
 s.s. *Minsk*, Pedersen, afg. Kbhvn. forv. 29.12. til Antwerpen.  
 s.s. *Møen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

## N

s.s. *N. J. Ohlsen*, Lauritzen, afg. Trångsund 4.12. til Gijon.  
 s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Blyth 15.12.  
 s.s. *Najaden*, afg. Rochester 11.12.  
 s.s. *Nancy*, pass. Helsingør 7.12.  
 s.s. *Nautic*, afg. Antwerpen 5.12.  
 s.s. *Nelly*, afg. Rouen 7.12.  
 s.s. *Neptun*, ank. Melilla 7.12.  
 s.s. *Nerma*, pass. Gibraltar 8.12.  
 s.s. *Nevada*, Larsen, afg. Helsingør 16.12. til Buenos Aires.  
 m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. B. Aires 6.12.  
 s.s. *Nidaros*, Henriksen, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 m.s. *Niel Mærsk*, afg. San Pedro 30.11.  
 s.s. *Niobe*, afg. Ørnskjoldsvik 11.12.  
 m.s. *Nora Mærsk*, afg. Shanghai 5.12.  
 s.s. *Nordamerika*, opl.  
 s.s. *Nordbo*, rapp. 76 m S for Landsend 26.11. til Vancouver.  
 s.s. *Nordborg*, ank. Rabat 1.12.  
 s.s. *Norden*, afg. New York 5.12. til Antwerpen.  
 s.s. *Nordfarer*, ank. Vancouver 5.12.  
 s.s. *Nordhavet*, pass. Colon 25.11. p. R. t. Manchester.  
 s.s. *Nordhval*, ank. St. John N. B. 8.12.  
 s.s. *Nordkap*, afg. Lissabon 23.11. til New York.  
 s.s. *Nordlys*, ank. Jacksonville 5.12.  
 s.s. *Nordpol*, ank. Astoria 27.11.  
 s.s. *Nordsøen*, afg. Cardiff 12.12.  
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, afg. Almeria 11.12.

## O

m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Falk, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Kbhvn. forv. 22.12. til Manchester.  
 s.s. *Oluf Mærsk*, ank. Barcelona 6.12.  
 m.s. *Olympia*, Røder, afg. Messina 14.12.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Buenos Aires 16.12. til København.  
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Marseille 4.12.

## P

m.s. *Panama*, Christensen, ank. Los Angeles 12.12.  
 l.s. *Parana*, Eggers, ank. Yawata 14.12.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Leningrad 12.12.  
 m.s. *Parkeston*, Clausen, Eshbjerg-Parkeston Ruten.  
 m.s. *Peru*, Berg, pass. Malta 16.12. p. R. t. Rotterdam hjg.  
 m.s. *Peter Mærsk*, ank. Marseille 5.12.  
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, ank. Holbæk 19.12.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlsø, ank. Bremen 15.12.

## R

s.s. *Randi*, ank. Hernøsand 8.12.  
 s.s. *Rhone*, Holst, afg. Kbhvn. forv. 23.12. til Odense.  
 s.s. *Rita*, Madsen, Aalborg-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Rita Mærsk*, pass. Kiel Holtenau 7.12.  
 s.s. *Robert Mærsk*, afg. Havre 5.12.  
 s.s. *Rosenborg*, afg. Tyne 15.12.  
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Kbhvn. forv. 23.12. til Nakskov.

## S

s.s. *Saga*, Bergstedt, afg. Kbhvn. 25.12. til Vestnorge.  
 m.s. *Sally Mærsk*, afg. Cuba 29.11.  
 s.s. *Scandia* (D.F.K.), Lorenzen, afg. Gdynia 11.12.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, afg. Antwerpen 15.12.  
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Kbhvn. 15.12. til Gdynia.  
 m.s. *Selandia*, Nielsen, afg. Penang 17.12. til Aden hjg.  
 m.s. *Siam*, Krarup, ank. Kbhvn. 18.12.  
 s.s. *Sigrun*, Pedersen, afg. Randers forv. 18.12. til Frederikshavn.  
 s.s. *Silkeborg*, afg. Port Talbot 15.12.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Bordeaux forv. 19.12. til La Pallice.  
 s.s. *Skodsborg*, afg. Bona 6.12.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Leith 17.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Slesvig*, Nielsen, ank. New York 7.12.  
 s.s. *Sonja Mærsk*, afg. Dublin 7.12.  
 s.s. *Sonja*, Duhn, ank. Bakar 17.12.  
 s.s. *Stadion II*, afg. Skien forv. 20.12. til Randers.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Cardeans 5.12. til New York.  
 s.s. *Stegelborg*, ank. Vigo 17.12.  
 s.s. *Stella*, afg. Callao 4.12. til Chile.  
 s.s. *Stjerneborg*, pass. Mona 16.12.  
 s.s. *Stockholm*, Westergaard, afg. Bremen 16.12.  
 s.s. *Susan Mærsk*, afg. Gibraltar 7.12.  
 s.s. *Svanhild*, Thomsen, afg. Norfolk V. 15.12. til Trenton.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Liverpool forv. 21.12. til Swansea.  
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Antwerpen forv. 18.12. til København.  
 s.s. *Søborg*, afg. Tunis 8.12.  
 s.s. *Sønderjylland*, Willarsen, Kbhvn.-Sønderjylland Ruten.

## T

s.s. *Taarnholm*, Ørbech, afg. Garston forv. 21.12. til Liverpool.  
 m.s. *Tacoma*, Lorentzen, afg. Dakar 7.12.  
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Swansea 18.12.  
 s.s. *Tempo*, Sørensen, afg. Malmø 17.12. til Elbing.  
 s.s. *Tennessee*, Arel, afg. Bremen 12.12. til Savannah.  
 s.s. *Thyra*, afg. Leith forv. 24.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Tjaldur*, Folkenberg, Eshbjerg-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Lissabon forv. 19.12. til København.  
 m.s. *Tonking*, Jørgensen, pass. Vliessingen 19.12. udg.  
 s.s. *Tovelil*, Vilsmark, pass. Kbhvns. Rhed 19.12.  
 s.s. *Trio*, Swane, ank. Vejle 16.12.  
 s.s. *Trondhjem*, Peronard, afg. Kbhvn. 18.12. til Vestnorge.  
 s.s. *Tula*, Raaschou, afg. Tanger forv. 20.12. til Ceuta.

## U

s.s. *Uffe*, Hav, afg. Kbhvn. forv. 22.12. til Antwerpen.  
 s.s. *Ulla*, ank. Eshbjerg, opl.  
 s.s. *United States*, Voldborg, ank. Kbhvn. 21.11.  
 s.s. *Uranienborg*, pass. Teneriffe 14.12.

## V

s.s. *Vendia*, Lund, ank. Le Havre 14.12.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Kielsgaard, afg. Danzig 16.12.  
 s.s. *Vibeke Mærsk*, afg. Aalborg 7.12.  
 s.s. *Viborg*, ank. Valencia 13.12.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Eshbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Gyhrs, afg. La Plata 14.12. til Buviken.  
 m.s. *Vistula*, afg. Kbhvn. 22.12. til Aalborg.

## W

s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Rotterdam 16.12.

## Y

s.s. *Ydun*, Fjeldborg, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rosenhøj, Aarhus-Hamborg Ruten.

## Ø

s.s. *Ørneborg*, ank. Danzig 16.12.

## Positionsliste for Sejlskibe 18. 12. 34

3m. m.s. *Frem*, Christoffersen, ank. St. Johns 14.12.  
 3m. Sk. *Frida*, Rasmussen, ank. Marstal 14.12.  
 4m. Sk. *Helga*, Pedersen, afg. Riga 11.12.  
 3m. Sk. *Merkur*, Rasmussen, ank. Exmouth 16.12.

# DANSK SØFARTS TIDENDE

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE<sup>1</sup>

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
 ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTAL

ABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
 AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

Telefon 2070 · 12610

samt paa alle Postkontorer



## DANSKE SKIBSMÆGLERE

AABENRAA

**P. F. CLEEMANN**ETABLERET 1879  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AABENRAA**

Statstelefon 182 - 482 Telgr.-Adr. Cleemann

FAABORG

**P. A. NIELSEN**EDSV. SKIBSMÆGLER  
BEFRAGTNINGSFORRETNING  
SPEDITION — ASSURANCE  
**FAABORG**

Telegramadresse NIELSEN Telefon Nr. 9 &amp; 509

AALBORG

**CHR. JENSEN**EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AALBORG**Telefon: 2256  
Statstelefon 40Telegr.-Adr.:  
»SØBORG«

KJØGE

**F. OHLSSON'S EFTF.**ETABLERET 1878  
INDEHAVER: A. SØRENSEN  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**KJØGE**

Telegramadresse: OHLSSON

Telefon Nr. 6

**RECHNITZER, THOMSEN & CO.'S EFTF.**(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)  
**AALBORG**

LLOYD'S AGENT

Telefon: 4120  
Statstelefon: 16Telegram-Adr.  
»Maritime«

KORSØR

**P. JØRGENSEN & CO.**SKIBSMÆGLERFORRETNING  
Grundlagt 1867  
Indehaver: J. U. JEPSEN, statsautoriseret Skibsmægler  
**KORSØR**Telegram-Adresse: JØRGENSEN  
The BOE CodeTelefon: 6 (3 Linier)  
Statstelefon: 11  
Efter Kontortid: 127

KØBENHAVN

**JOHS. UTZON**EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**AALBORG**Telefon 2075 & 2200  
Statstelefon 2Telegram-Adresse:  
»UTZON«**MARIUS NIELSEN & SØN**Edsv. Skibsmæglere & Dampskibsrederi  
DAMPSKIBS- & HAVARIAGENT  
BEFRAGTNINGSFORRETNINGTel.-Adr. »Mariuson«  
Statstelefon 196Kalvebod Brygge 4  
København V.

AARHUS

**BERGMANN, SMITH & CO.**(AXEL JENSEN, STATS AUT. SKIBSMÆGLER)  
**AARHUS**TELEFON 8040 (3 Linier)  
STATSTELEFON 13TELEGR. - ADR.  
»BERGSMITHS«

NØRRESUNDBY

**N. C. BACH**EDSV. SKIBSMÆGLER  
Etableret 1896  
**NØRRESUNDBY**

Telefon 1047 · 2161

Telegram-Adr.: BACH

RANDERS

**Rasmus Christensen**Statsautoriseret Skibsmægler  
**AARHUS**

Telef. 149. Statstelf. 99. Telgr.-Adr. „Racist“

**ADOLPH ANDERSENS EFTF.**INDEHAVER J. CHR. J. BACH  
EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**RANDERS**Statstelefon No. 9 · Telefon No. 70 & 1299  
Telegram-Adresse: Broker**Carl v. d. Hude,**Edsv. Skibsmægler  
Etableret 1878  
**Aarhus**

Telegr.-Adr.: Hude Telefon 81 - 82. Statstelefon 8

**CARL HASSAGER & C<sup>o</sup>**Indehaver V. H. NISTED  
Statsautoriseret Skibsmægler  
**RANDERS**Telefoner 91 & 92  
Statstelefon 17

Telegr.-Adr. "Hassager"

BANDHOLM

**ALFR. HOVMAND**SKIBSMÆGLER  
**BANDHOLM**

British Vice-Consulate for Lolland-Falster

Landmandsbankens Bandholm Agentur  
Telefoner 11 & 41Telegram-Adresse:  
»HOVMAND«

SKIVE

**AAGE BERING**EDSVOREN SKIBSMÆGLER  
**SKIVE**TELEFON:  
386 & 786TELEGRAM-ADR.  
"MÆGLEREN"

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

50. Aargang.

København 19. December 1934.

Nr. 51.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S.- og E.-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar *Bredde- og Længdebestemmelser* for *danske Punkters Vedkommende* angives paa *Sekunder*, staaar disse i *Parenthes*, 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*, og *de der angaar Fyr, er angivet fra Søen*.

„Efterretninger for Søfarende“, Nr. 52 udkommer *Torsdag den 27. December 1934*.

## I. Østersøen.

2829. **Danmark. Fakse Bugt. Præstø Havn. Oplysning om Dybde.**  
Dybden i Renden til Havnen er c. 4,<sub>8</sub> m og i Havnen c. 4,<sub>1</sub> m. c. 55° 07',<sub>5</sub> N.  
12° 02',<sub>7</sub> E.  
(Kort Nr. 291. Danske Lods, Side 416. Havnelods, Side 151 og 152.)

2830. **Sverige. Gotland W.-Kyst. Stora Karlsö Fyr. Radiofyr oprettet. Fyrs Lysevne forøget.**

(U. f. s. Nr. 50/3361. Stockholm 1934.)

1. Ved *Stora Karlsö Fyr* paa c. 57° 17',<sub>4</sub> N. 17° 57',<sub>8</sub> E. er oprettet et *Radiofyr*.  
Bølgelængde: 303,<sub>5</sub> kc/s (988 m). Tonefrekvens: 475 pr. Sek. Rækkevidde: 70 Sm.  
Radiosignalet er:

1. Bogstaverne KS 2 Gange .....	10, <sub>5</sub> s.
2. Pause .....	1, <sub>3</sub> s.
3. 14 Streger af 1 <sup>s</sup> . Varighed med en Pause paa 0, <sub>3</sub> s. mellem Stregerne .....	17, <sub>9</sub> s.
4. Pause .....	0, <sub>3</sub> s.
5. En lang Streg .....	8, <sub>5</sub> s.
6. Pause .....	1, <sub>0</sub> s.
7. Bogstaverne KS 2 Gange .....	10, <sub>5</sub> s.
8. Pause .....	10, <sub>0</sub> s.
	1 <sup>m</sup> .
Gentagelse af ovenstaaende Signal .....	1 <sup>m</sup> .
Hele Udsendelsens Varighed .....	2 <sup>m</sup> .
Pause .....	4 <sup>m</sup> .
Periode .....	6 <sup>m</sup> .

I usigtbart Vejr gives Signalet hver 6<sup>m</sup>, begyndende ved det 4<sup>m</sup>, 10<sup>m</sup>, 16<sup>m</sup>. o. s. v. af hver Time.

I klart Vejr gives Signalet 2 Gange hver halve Time ved det 22<sup>m</sup> og 28<sup>m</sup> samt ved det 52<sup>m</sup> og 58<sup>m</sup>.

2. Hovedfyrets Lysevne er forøget til 20 Sm og Bifyrets til 18 Sm.

(E. f. S. Nr. 25/1409 1934. Kort Nr. 268 og 269.)

- 2831. Sverige. Nyköpingsleden. Örshaken. Lystønde inddraget for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 50/3358. Stockholm 1934.)  
Lystønden *Örshaken* paa c. 58° 43' N. 17° 08' E. er inddraget for Vinterperioden.
- 2832. Sverige. Stockholm Skærgaard. Almagrundet Fyrskib genudlagt.**  
(U. f. s. Nr. 50/3302. Stockholm 1934.)  
Under Henviisning til E. f. S. Nr. 37/2127 1934 meddeles, at de deri nævnte Forandringer om Bord i Fyrskibet *Almagrundet* paa c. 59° 09',<sub>4</sub> N. 19° 08',<sub>6</sub> E. nu er foretaget (jvfr. E. f. S. Nr. 50/2771 1934), hvorefter Hovedfyrskibet er genudlagt og Reservefyrskibet inddraget.  
(E. f. S. Nr. 37/2127, 40/2281 og 50/2771 1934. Kort Nr. 268.)
- 2833. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 50/3301. Stockholm 1934.)  
Nedennævnte Lystønder er inddraget:  
*Sörgadden* c. 63° 33' N. 20° 51' E. *Gerdas Grund* c. 63° 31' N. 20° 45' E. *Långrogrundet* c. 63° 15' N. 19° 38' E.
- 2834. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Kemi. Fyr slukket for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 34/870. Helsingfors 1934.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Kemi kyrktorn* c. 65° 44' N. 24° 34' E. *Kemi övre. Kemi nedre. Ajos.*
- 2835. Finland. Bottniske Bugt. Marjaniemi. Fyr slukket for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 34/875. Helsingfors 1934.)  
*Marjaniemi* Fyr paa c. 65° 02' N. 24° 34' E. er slukket for Vinterperioden.
- 2836. Finland. Bottniske Bugt. Toppilasund. Lys- og Klokketønde inddraget for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 34/873. Helsingfors 1934.)  
Lys- og Klokketønden *Toppilasund* paa c. 65° 03' N. 25° 24' E. er inddraget for Vinterperioden.
- 2837. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Oulu. Fyr slukket for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 34/871. Helsingfors 1934.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Oulu (Uleåborgs) kyrktorn* c. 65° 01' N. 25° 28' E. *Toppila övre. Toppila nedre. Toppilasund. Koskela. Saapaskari. Laitakari. Santonen övre. Santonen nedre. Santosenkari. Hüdenniemi övre. Hüdenniemi nedre. Keskiniemi. Marjaniemi lykta (Riutta).*
- 2838. Finland. Bottniske Bugt. Indløbet til Raahe. Fyr slukket for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 34/872. Helsingfors 1934.)  
Nedennævnte Fyr er slukket for Vinterperioden:  
*Kello* c. 64° 41' N. 24° 25' E. *Äijä. Isokraaseli. Raahe (Brahestads) kyrktorn.*
- 2839. Finland. Finske Bugt. Tvärminne—Hangö. Södra Kummelskär. Baake genopført.**  
(U. f. s. Nr. 34/868. Helsingfors 1934.)  
*Södra Kummelskär övre* Ledebaake paa c. 59° 49' N. 23° 07' E. er genopført.  
(E. f. S. Nr. 49/2705 1934.)
- 2840. Finland. Finske Bugt. Boistö E. Grillskär Ledebaaker nedlagt.**  
(U. f. s. Nr. 33/849. Helsingfors 1934.)  
*Grillskär* Ledebaaker paa c. 60° 19',<sub>5</sub> N. 26° 32',<sub>6</sub> E. er permanent nedlagt.
- 2841. Finland. Finske Bugt. Edvardinmatala Lystønde inddraget for Vinteren.**  
(U. f. s. Nr. 34/869. Helsingfors 1934.)  
Lystønden *Edvardinmatala* paa c. 60° 30' N. 28° 16' E. er inddraget for Vinterperioden.

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

- 2842. Danmark. Smaalandsfarvandet. Laaland N.-Kyst. Kragenæs Havn. Oplysning om Fyr.**  
 Det røde, faste Fyr paa  $54^{\circ} 54' 58''$  N.  $11^{\circ} 21' 50''$  E., paa N.-Molens Yderende, er anbragt paa en Pæl. Brændetiden er hele Aaret.  
 (Kort Nr. 244, 299 og 298. Danske Lods, Side 510. Havnelods, Side 103. Fyr-Fort. Nr. 623.)
- 2843. Danmark. Smaalandsfarvandet. Fæmø W.-Kyst. Fæmø Havn. Oplysning om Dybde.**  
 Dybden paa Ydersiden af *Fæmø* Havn og i den gravede Rende til Havnen er 2,8 m. c.  $54^{\circ} 58',_3$  N.  $11^{\circ} 31'$  E.  
 (Kort Nr. 244 og 299. Danske Lods, Side 516. Havnelods, Side 60.)
- 2844. Danmark. Smaalandsfarvandet. Kirkegrund Klokketønde inddraget [for Vinteren.**  
 Klokketønden *Kirkegrund* paa c.  $55^{\circ} 06'$  N.  $11^{\circ} 23'$  E. er inddraget for Vinterperioden og erstattet med en hvid Stumptønde med 2 nedadvendte Koste.
- 2845. Danmark. Smaalandsfarvandet. Agersø Havn. Oplysning om Havn.**  
 Dybden i Indløbet og i Yderhavnen er 2,9 m. Indløbet er 9,2 m bredt. c.  $55^{\circ} 12',_7$  N.  $11^{\circ} 12',_2$  E.  
 (Kort Nr. 290, 221 og 244. Danske Lods, Side 495. Havnelods, Side 23.)
- 2846. Danmark. Store Bælt. Kalundborg Fjord. Røsnæs Kysthospitals Bro fjærnet.**  
 Ifølge Indberetning er *Røsnæs Kysthospitals Bro* paa c.  $55^{\circ} 41',_7$  N.  $11^{\circ} 02',_2$  E. fjærnet.  
 (Danske Lods, Side 303. Havnelods, Side 154.)
- 2847. Danmark. Store-Bælt. Kalundborg Fjord. Havnemærk Bro ødelagt.**  
 Ifølge Indberetning er *Havnemærk Bro* paa c.  $55^{\circ} 40',_2$  N.  $10^{\circ} 57',_9$  E. for flere Aar siden ødelagt af Isen og er ikke senere blevet istandsat.  
 (Kort Nr. 220, 227 og 299. Danske Lods, Side 303. Havnelods, Side 74.)
- 2848. Danmark. Lille-Bælt. Wedellsborg Baadehavn. Oplysning om Dybde.**  
 Dybden i *Wedellsborg Baadehavn* paa c.  $55^{\circ} 21',_4$  N.  $9^{\circ} 48',_9$  E. er 1,4 à 1,5 m.  
 (Kort Nr. 318 og 241. Danske Lods, Side 355. Havnelods, Side 197.)
- 2849. Danmark. Lille-Bælt. Hejelsminde. Sømærke inddraget.**  
 Risprikken paa c.  $55^{\circ} 21',_5$  N.  $9^{\circ} 36',_8$  E., ved N.-Siden af Yderenden af Løbet til *Hejelsminde*, er permanent inddraget.  
 (Kort Nr. 318 og 241. Danske Lods, Side 356. Havnelods, Side 75. Søm.-Fort. Side 51, Nr. 21.)
- 2850. Danmark. Lille-Bælt. Haderslev Fjord. Ørbyhage Bro. Oplysning om Dybde.**  
 Dybden ved Brohovedet og i den c. 400 m lange og 8 à 10 m brede Rende, der fører til Broen, er c. 3,0 m. c.  $55^{\circ} 17',_2$  N.  $9^{\circ} 39'$  E.  
 (Kort Nr. 307, 318 og 241. Danske Lods, Side 363, Tillæg Nr. 3, Side 54. Havnelods, Side 198.)
- 2851. Danmark. Lille-Bælt. Aarø Bro. Oplysning om Dybde.**  
 Dybden ved Brohovedet er 2,5 m. c.  $55^{\circ} 15',_7$  N.  $9^{\circ} 44',_1$  E.  
 (Kort Nr. 318 og 241. Danske Lods, Side 364. Havnelods, Side 22.)  
 (Se Tillæg.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2852. **Danmark. Isefjord. Holbæk Havn. Varpetønde inddraget.**  
 Varpetønden paa  $55^{\circ} 43'$  ( $19''$ ) N.  $11^{\circ} 42'$  ( $50''$ ) E., ud for *Holbæk gamle Havn*, er permanent inddraget.  
 (Kort Nr. 267. Havnelods, Side 83.)
2853. **Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Dyrnæs Bro. Oplysning om Bro.**  
*Dyrnæs Bro* paa c.  $55^{\circ} 54',_1$  N.  $12^{\circ} 02',_2$  E. er ikke vedligeholdt og anvendes ikke mere til Udskibning.  
 (Kort Nr. 267. Danske Lods, Side 205. Tillæg Nr. 3, Side 33. Havnelods, Side 42.)
2854. **Danmark. Isefjord. Roskilde Fjord. Torp Bro. Oplysning om Dybde.**  
 Dybden ved *Torp Bro* paa c.  $55^{\circ} 46',_8$  N.  $12^{\circ} 03',_7$  E. er c.  $1\frac{1}{2}$  m.  
 (Kort Nr. 267. Danske Lods, Side 205. Tillæg Nr. 3, Side 33. Havnelods, Side 188.)
2855. **Danmark. Isefjord. Vellerup Vig SE.-Side. Egholm-Skibsbro og Havn. Oplysning om Dybde.**  
 Dybden ved Skibsbroen og i Havnen er c.  $3\frac{1}{2}$  m. c.  $55^{\circ} 44',_1$  N.  $11^{\circ} 52',_5$  E.  
 (Kort Nr. 267. Danske Lods, Side 198. Havnelods, Side 44.)
2856. **Danmark. Kattegat. Nekselø Bugt. Havnsø Anlægsmole. Oplysning om Læmole.**  
 Læmolen mod E. er 63 m lang og 5 m bred. Dybden paa Indersiden af Læmolen er 3 m.  
 c.  $55^{\circ} 45',_2$  N.  $11^{\circ} 19',_5$  E.  
 (Kort Nr. 227 og 299. Danske Lods, Side 185. Havnelods, Side 74.)
2857. **Danmark. Kattegat. Odense Fjord. Klintehjærg Ladeplads. Oplysning om Bro.**  
 Dybden ved Brohovedet er 3 m og Bolværkshøjden  $1,2$  m. c.  $55^{\circ} 28',_7$  N.  $10^{\circ} 27',_4$  E.  
 (Kort Nr. 300. Danske Lods, Side 181. Havnelods, Side 95.)
2858. **Danmark. Kattegat. Endelave Havn. Oplysning om Fyr.**  
 De to røde, faste Ledefyr, der tændes naar Postskib ventes, er anbragt paa Pæle og ikke paa hvidmalede Baaker.  
 c.  $55^{\circ} 45',_5$  N.  $10^{\circ} 16',_2$  E.  
 (Havnelods, Side 45. Fyr-Fort. Nr. 163.)
2859. **Danmark. Kattegat. Aarhus Bugt. Dalgas Avenue Bro. Oplysning om Bro.**  
 Dybden ved Brohovedet er  $2,1$  m. Broens Længde er 91 m. c.  $56^{\circ} 08',_4$  N.  $10^{\circ} 12',_8$  E.  
 (Kort Nr. 252. Danske Lods, Side 162. Havnelods, Side 40.)
2860. **Danmark. Kattegat. Katholm Kalkbrud Bro (Glatved Bro). Varpetønde inddraget.**  
 Varpetønden c. 150 m ud for Broen er permanent inddraget.  
 c.  $56^{\circ} 18'$  N.  $10^{\circ} 52',_1$  E.  
 (Havnelods, Side 93.)
2861. **Danmark. Kattegat. Hirsholm Havn. Oplysning om Dybde. Advarsel.**  
 Tæt N. for Havnefyret paa søndre Mole har der dannet sig en Sandpulle med  $2,5$  m Vand. Ved Besejling tilraades det at holde godt over i nordre Side af Løbet, Dybden er da over  $3,0$  m.  
 c.  $57^{\circ} 29'$  N.  $10^{\circ} 37',_4$  E.  
 (Kort Nr. 246. Danske Lods, Side 139. Havnelods, Side 80.)
2862. **Danmark. Limfjorden. Norden Bro. Varpetønder inddraget.**  
 De 2 Varpetønder uden for Brohovedet samt de 2 Varpetønder inden for SE.-Enden af Brohovedet er permanent inddraget.  
 c.  $57^{\circ} 03',_2$  N.  $9^{\circ} 52',_2$  E.  
 (Kort Nr. 271. Havnelods, Side 137.)

- 2863. Danmark. Skagerrak. Skagens Rev Fyrskib. Undervandssignal atter i Orden**  
 Undervandssignalet om Bord i Fyrskibet *Skagens Rev* paa c. 57° 46' N. 10° 44' E. er atter i Orden og paany traadt i Virksomhed.  
 (E. f. S. Nr. 50/2828 1934.)

(Se Tillæg.)

#### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

- 2864. Rusland. Hvide Hav. Kap Kanin. Radiofyr oprettet.**  
 (N. t. M. Nr. 2050. London 1934.)  
 I Nærheden af Fyret paa c. 68° 39' N. 43° 17' E. er oprettet et Radiofyr. Bølgelængde: 292,7 kc/s (1025 m). Rækkevidde: c. 50 Sm.  
 Signalet er:  
 Bogstavet G..... 2<sup>m</sup>.  
 Pause..... 4<sup>m</sup>.  
 Periode ..... 6<sup>m</sup>.  
 Klartvejrudsendelse: Hele Signalet 2 Gange ved det 54<sup>m</sup> af hver Time.
- 2865. Rusland. Kola Inlet. Pala Bugt Indløb. Taagesignal oprettet.**  
 (N. t. M. Nr. 2064. London 1934.)  
 Paa *Glinoelzkaqo Point* tæt ved Fyret er paa c. 69° 13' N. 33° 25' E. oprettet et Taagesignal med Klokke, To-Slag gentaget 3 Gange hver 2<sup>m</sup>.
- 2866. Rusland. Lapland. Motovski Bugt. Baaker opført.**  
 (N. t. M. Nr. 2065. London 1934.)  
 Paa hvert af nedennævnte Steder er opført en 6,8 m høj Baake af Form som en afskaaret, firkantet Pyramide. Baakerne, der er beklædt med vandrette Brædder, er umalede.  
 a. 69° 37' 48" N. 32° 12' 48" E., c. 0,5 Sm E. for *Motka Point*.  
 b. 69° 27' 42" N. 32° 56' 48" E., paa N.-Enden af *Bolshoi Arski Island*.
- 2867. (T). Norge. Bremstein og Vega W.-Side. Sølabåen Fyr midlertidig slukket.**  
 (B. f. F. Nr. 32. Oslo 1934.)  
*Sølabåen* Fyr paa c. 65° 38' N. 11° 29' E. er for Tiden slukket, men vil snarest atter blive tændt.
- 2868. Norge. Marstenen Fyr. Lysevne forøget.**  
 (B. f. F. Nr. 32. Oslo 1934.)  
*Marstenen* Fyrs Lysevne er betydelig forøget. c. 60° 08' N. 5° 01' E.  
 (E. f. S. Nr. 19/1066 1934.)
- 2869. Holland. Zeegat van Terschelling. Vlieland. Fyr forandret.**  
 (B. a. Z. Nr. 289/3282. 's-Gravenhage 1934.)  
*Vlieland (Vuurduin)* Fyr paa c. 53° 18' N. 5° 03',5 E. er forandret til at vise hvidt og rødt Lys med En-Formørkelser hver 8<sup>s</sup>, Lys 4<sup>s</sup>, Mørke 4<sup>s</sup>.  
 (E. f. S. Nr. 47/2675 1934. Kort Nr. 264.)
- 2870. (T). England. Orfordness Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.**  
 (N. t. M. Nr. 2076. London 1934.)  
*Orfordness* midlertidige Radiofyr paa c. 52° 05' N. 1° 34' E. er ude af Virksomhed i Tiden fra Kl. 0800 (G. M. T.) den 17. December til Kl. 0800 (G. M. T.) den 21. December 1934.
- 2871. (T). England. Outer Dowsing Fyrskib ombyttes midlertidigt.**  
 (N. t. M. Nr. 2087. London 1934.)  
 Omkring den 1. Januar 1935 vil Fyrskibet *Outer Dowsing* paa c. 53° 34' N. 0° 59' E. midlertidigt for et Tidsrum af c. 3 Maaneder blive ombyttet med et Reservefyrskib med samme Fyrkarakter, men med formindsket Lysevne. Taagesignalet afgives med en Sirene, To-Stød hver 40<sup>s</sup>, og en Undervandsklokke, To-Slag efterfulgt af en Pause paa 10<sup>s</sup>.

2872. (T). Skotland. Cromarty Firth. Oplysning om Baaker.  
(N. t. M. Nr. 2048. London 1934.)  
Topbetegnelsen paa de fem Baaker, der afmærker S.-Kanten af *Nigg Sand*, er midlertidig fjærnet.  
Baake No. 1: c. 57° 42' N. 4° 03' W., 1,0 Sm 324° fra *Ness Fyr* med Formørkelser.  
(Se Tillæg.)

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

2873. Frankrig. Seine maritime. Caudebec. Fyr forandret.  
(A. a. N. Nr. 50/2385. Paris 1934.)  
1. *Caudebec Fyr* paa c. 49° 31',<sub>5</sub> N. 0° 43',<sub>6</sub> E. er forandret til at vise rødt Lys med En-Formørkelser hver 2<sup>s</sup>, Lys 1<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>. Synsvidde: 7 Sm.  
2. *Caudebecquet Fyr* paa c. 49° 31',<sub>3</sub> N. 0° 45',<sub>1</sub> E. er forandret til at vise rødt, fast Lys.
2874. Frankrig. Iles Saint-Marcouf. Fyr forandret.  
(A. a. N. Nr. 50/2387. Paris 1934.)  
*Iles Saint-Marcouf Fyr* paa c. 49° 29',<sub>9</sub> N. 1° 08',<sub>8</sub> W. er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver 4<sup>s</sup>, Blink 0,4<sup>s</sup>, Mørke 3,6<sup>s</sup>. Synsvidde: 16 Sm.
2875. Frankrig. Arguenon Bugt. La Cormorandais Baake genopført.  
(A. a. N. Nr. 50/2388. Paris 1934.)  
*La Cormorandais Baake* paa c. 48° 37' N. 2° 12' W. er genopført. |  
(E. f. S. Nr. 48/2714 1934.)
2876. Frankrig. Barnouic Fyr atter tændt.  
(A. a. N. Nr. 50/2386. Paris 1934.)  
*Barnouic Fyr* paa c. 49° 02' N. 2° 48' W. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 50/2805 1934.)
2877. (T). Frankrig. Roche Douvres. Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.  
(A. a. N. Nr. 50/2390. Paris 1934.)  
*Roche Douvres Radiofyr* paa c. 49° 06' N. 2° 49',<sub>t</sub> W. er for Tiden ude af Virksomhed.
2878. (T). Frankrig. Chenal des Iles Saint-Quay. Baake forsvundet.  
(A. a. N. Nr. 50/2384. Paris 1934.)  
*Grande Moulière de Saint Quay Baake* paa c. 48° 40' N. 2° 50' W. er forsvundet.
2879. Frankrig. La Horaine. Oplysning om Fyrtaarn.  
(A. a. N. Nr. 50/2389. Paris 1934.)  
*La Horaine Fyrtaarn* paa c. 48° 53' N. 2° 55' W. er et ottekantet Taarn med sorte og hvide Skraastriber.
2880. (T). Frankrig. Trégier Floden. Baaker forsvundet.  
(A. a. N. Nr. 50/2382. Paris 1934.)  
Nedennævnte Baaker er forsvundet:  
*Dourouenes* ..... c. 48° 52' N. 3° 10' W.  
*Le Crapaud* ..... c. 48° 52' N. 3° 10' W.  
*Les Taurillons* ..... c. 48° 51' N. 3° 11' W.  
*Les Trois Pierres (Est)* ..... c. 48° 51' N. 3° 10' W.  
*Notar* ..... c. 48° 51' N. 3° 10' W.  
*Rohou* ..... c. 48° 48' N. 3° 13' W.
2881. (T). Irland E.-Kyst. Liffey Floden. Fyr midlertidig tændt. Advarsel.  
(N. t. M. Nr. 2063. London 1934.)  
Paa W.-Siden af Indløbet til *Alexandra Basin* er paa c. 53° 21' N. 6° 13' W. tændt et rødt, fast Fyr, som tjener til at afmærke E.-Enden af Undervandsarbejder, der er i Gang E. for *North Quay Extension*.  
Det tilraades at navigere med Forsigtighed i Nærheden af ovennævnte Sted.

2882. **Irland S.-Kyst. Coningbeg Fyrskib. Undervandstaagesignal forandret.**  
 (N. t. M. Nr. 2049. London 1934.)  
 Undervandsklokken om Bord i *Coningbeg* Fyrskib paa c. 52° 02' N. 6° 40' W. er ombyttet med en Undervandsmembran, der giver 6 Toner hver 20<sup>s</sup>.  
 Taagesignalet med Diafon er uforandret.

## VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

2883. (T). **Spanien NW.-Kyst. Cabo Villano. Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.**  
 (A. a. l. N. Nr. 49/1564. San Fernando 1934.)  
*Cabo Villano* Radiofyr paa c. 43° 10' N. 9° 13' W. er for Tiden ude af Virksomhed.
2884. (T). **Spanien NW.-Kyst. Cabo Finisterre. Radiofyr midlertidig ude af Virksomhed.**  
 (A. a. l. N. Nr. 49/1565. San Fernando 1934.)  
*Cabo Finisterre* Radiofyr paa c. 42° 53' N. 9° 16' W. er midlertidig ude af Virksomhed.
2885. **Spanien SW.-Kyst. Rompido de Cartaya. Fyr forandret.**  
 (A. a. l. N. Nr. 49/1557. San Fernando 1934.)  
*Rompido de Cartaya* Fyr paa c. 37° 12',<sub>7</sub> N. 7° 07',<sub>8</sub> W. er forandret og viser nu hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver 5<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>, Blink 0,5<sup>s</sup>, Mørke 3<sup>s</sup>. Synsvide: 14 Sm.
2886. **Spanien SW.-Kyst. Barra del Terrón de Cartaya. Ledefyr forandret.**  
 (A. a. l. N. Nr. 49/1561. San Fernando 1934.)  
*Terrón* Ledefyr paa c. 37° 12',<sub>7</sub> N. 7° 07',<sub>8</sub> W. er forandret, som følger:  
 Forfyret viser hvidt Lys med En-Formørkelser hver 4<sup>s</sup>, Lys 2<sup>s</sup>, Mørke 2<sup>s</sup>.  
 Bagfyret viser hvidt Et-Blink hver 1<sup>s</sup>, Blink 0,3<sup>s</sup>, Mørke 0,7<sup>s</sup>.  
 Fyrene flyttes eftersom Farvandet forandrer sig.
2887. **Afrika W.-Kyst. Ilha do Principe. Fyr atter tændt.**  
 (N. t. M. Nr. 2088. London 1934.)  
*Ponta Graca* Fyr paa c. 1° 38' N. 7° 28' E. er atter tændt.  
 (E. f. S. Nr. 50/2808 1934.)
2888. **Madeira. Funchal Bugt. Oplysning om Havnearbejder. Fyrbelysning forandret.**  
 (N. t. M. Nr. 2077. London 1934.)  
 1. En 0,2 Sm lang Bølgebryder er under Bygning fra *Loo Rock* Fyr i Retningen 93°. *Loo Rock* Fyr: c. 32° 38' N. 16° 54' W.  
 2. *Entrada da Cidade* Pier er forlænget 0,05 Sm i Retningen 170°. Paa Yderenden af Pieren er paa c. 32° 38' N. 16° 54' W., 0,1 Sm 187° fra *Banger's Pillar*, tændt et Fyr, der viser rødt, fast Lys.  
 3. De tidligere røde, faste Fyr, der i Kortet er vist paa Yderenden af *Entrada da Cidade* Pier, er nedlagt.

(Se Tillæg.)

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

2889. **Brasilien. Torres SE. Oplysning om Dybde.**  
 (N. f. S. Nr. 50/4883. Berlin 1934.)  
 En Dybde paa 110 m (sort Slik) er fundet paa c. 29° 35' S. 49° 12' W.



## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

2890. (P). Baleariske Øer. Mallorca. Andraitx. Fyr forandres.  
(A. a. l. N. Nr. 49/1560. San Fernando 1934.)  
I Løbet af den nærmeste Tid forandres *Andraitx* Fyr paa c. 39° 32',<sub>5</sub> N. 2° 22',<sub>6</sub> E. til at vise hvidt Et-Blink hver 1<sup>s</sup>, Blink 0,<sub>1</sub><sup>s</sup>, Mørke 0,<sub>9</sub><sup>s</sup>. Synsvidde: c. 11,<sub>5</sub> Sm.
2891. Italien W.-Kyst. Genua. Fyr forandret.  
(A. a. N. Nr. 295/686. Genua 1934.)  
Fyret paa Hovedet af *Duca di Galliera* Mole er forandret til at vise rødt Gruppe-Blink, To-Blink hver 6<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 1<sup>s</sup>, Blink 1<sup>s</sup>, Mørke 3<sup>s</sup>. Iøvrigt uforandret. c. 44° 24' N. 8° 56' E.
2892. (T). Italien W.-Kyst. Tyrenske Hav. Livorno Anduvning. Meloria Fyrskib midlertidig ombyttet.  
(A. a. N. Nr. 295/684. Genua 1934.)  
Fyrskibet *Melorio* paa c. 43° 36' N. 10° 11' E. er midlertidig ombyttet med et Reservefyrskip med samme Fyrkarakter men med en Synsvidde af kun 10 Sm. Taagesignal afgives med Klokke, Et-Slag hver 1<sup>m</sup>, Slag 10<sup>s</sup>, Pause 50<sup>s</sup>.
2893. (T). Italien E.-Kyst. Porto di Malamocco. Taagesignal midlertidig ude af Virksomhed.  
(A. a. N. Nr. 290/655. Genua 1934.)  
Taagesignalet paa Yderenden af *Porto di Malamocco* N.-Dæmning paa c. 45° 20' N. 12° 21' E. er for Tiden ude af Virksomhed.
2894. Grækenland. Saloniki Bugt. Vespasian Grund. Lystønde genudlagt.  
(A. a. N. Nr. 290/659. Genua 1934.)  
Lystønden ved *Vespasian* Grund paa c. 40° 30' N. 22° 49' E. er atter udlagt paa Station.  
(E. f. S. Nr. 15/778 1934.)
2895. Rusland. Sorte Hav. Krim. Eupatoria Red. Afmærkning forandret.  
(N. t. M. Nr. 2099. London 1934.)  
Lystønden, der viste grønt, fast Lys paa c. 45° 11' N. 33° 23' E., c. 0,<sub>4</sub> Sm 45° fra *Karantinni Point* Fyr, er ombyttet med en grøn Spidstønde.
2896. Lilleasien W.-Kyst. Spalmatori Sund. Strovilonisi (Strovilo Islet). Fyr tændt.  
(A. a. N. Nr. 62(30). Athen 1934.)  
Paa Toppen af *Strovilonisi* er paa c. 38° 33',<sub>5</sub> N. 26° 10',<sub>8</sub> E. tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 3<sup>s</sup>, Blink 0,<sub>3</sub><sup>s</sup>, Mørke 2,<sub>7</sub><sup>s</sup>. Flammens Højde: 62 m. Synsvidde: 10 Sm. Fyret er formærket af Kysten S. for Pejling 116° og mod W. til Pejling 6°. Fyret er synligt over Kap *Pampakas* og Kap *Kaminaki*, ligesom Øen *Glastri* befinder sig i Fyrets Lysvinkel.  
(E. f. S. Nr. 50/2813 1934.)
2897. Cypern. Cape Gata. Fyr atter tændt.  
(A. a. N. Nr. 291/662. Genua 1934.)  
*Cape Gata* Fyr paa c. 34° 34' N. 33° 01' E. er atter tændt.  
(E. f. S. Nr. 24/1397 1934.)

## IX. Røde Hav og den N.-lige Del af det Indiske Ocean.

2898. Røde Hav. S.-lige Anduvning til Suez Kanalen. Oplysning om Dybde.  
(N. t. M. Nr. 2080. London 1934.)  
a. Mindste Dybde paa c. 29° 56' N. 32° 34' E. er 11,<sub>5</sub> m.  
b. Grunden paa c. 29° 55' N. 32° 33' E. er afgravet til 11,<sub>5</sub> m.  
c. Dybden i *Suez Kanalen* er ikke under 11,<sub>5</sub> m.

**2899. (T). Afrika E.-Kyst. Algoa Bugt. Vrag afmærket.**

(N. t. M. Nr. 2073. London 1934.)

Et Vrag ligger sunket paa  $33^{\circ} 55' 28''$  S.  $25^{\circ} 39' 42''$  E., c. 6,<sub>5</sub> Sm  $343^{\circ}$  fra *Cape Receiffe* Fyr. En grøn Vraglystønde, der viser grønt, fast Lys, er udlagt c. 0,<sub>1</sub> Sm S. for Vraget.

Skibe, der anløber eller forlader Ankerpladsen, skal passere S. om Lystønden.

**X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien.****2900. Filippinerne. Kabilison Island. Fyr tændt.**

(N. t. M. Nr. 2089. London 1934.)

Paa Toppen af Øen er paa  $11^{\circ} 53' 24''$  N.  $124^{\circ} 16' 36''$  E. tændt et Fyr, der viser afvekslende hvidt, hvidt, hvidt og rødt Blink hver 22<sup>s</sup>. Flammens Højde: 86 m. Synsvidde: 19 Sm. Rundt Taarn.

**2901. Filippinerne. Luzon. San Miguel Bugt. Fyr tændt.**

(N. t. M. Nr. 2089. London 1934.)

Tæt N. for *Kabusao* er paa  $13^{\circ} 44' 00''$  N.  $123^{\circ} 07' 00''$  E. tændt et Fyr, der viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 10 m. Et hvidmalet Tremmeværkstaarn.

**2902. Sibirien. Tartar Bugt. Kap Peschanni. Fyr tændt.**

(N. t. M. Nr. 2081. London 1934.)

Paa Kap *Peschanni* Baake paa  $48^{\circ} 26' 50''$  N.  $140^{\circ} 10' 50''$  E. er tændt et Fyr, der viser hvidt Et-Blink hver 5<sup>s</sup>. Flammens Højde: 26 m. En 22 m høj Pyramide af Træ.

**2903. Japan. Hokkaido. Omu. Fyr tændt.**

(N. t. M. Nr. 2054. London 1934.)

Paa Yderenden af Bølgebryderen er paa c.  $44^{\circ} 35'$  N.  $142^{\circ} 58'$  E., 0,<sub>21</sub> Sm  $2^{\circ}$  fra Observationsstedet, tændt et Fyr, der viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 7,<sub>6</sub> m Synsvidde: 10 Sm. Rødt, firkantet Taarn. Fyret er ubevogtet.

**2904. (T). Australien S.-Kyst. Victoria. Gippsland Lake nye Indløb. Fyr midlertidig forandret.**

(N. t. M. Nr. 2090. London 1934.)

Det hvide Blinkfyr paa c.  $37^{\circ} 52'$  S.  $147^{\circ} 58'$  E., paa Højen c.  $4\frac{1}{2}$  Sm W. for *Red Bluff*, er midlertidig erstattet med et hvidt, fast Fyr. Iøvrigt uforandret.

**2905. (P). New Zealand. North Island. Port Nicholson Anduvning. Fyr tændes.**

(N. t. M. Nr. 2056. London 1934.)

I Løbet af den nærmeste Tid tændes paa *Baring Head* paa c.  $41^{\circ} 24'$  S.  $174^{\circ} 52'$  E. et Fyr, der skal vise hvidt Gruppe-Blink, Tre-Blink hver 15<sup>s</sup>.

Naar ovennævnte Fyr er tændt, nedlægges det hvide, faste Fyr ved *Pencurrow*.

**XI. Bekendtgørelser m. m.****2906. Island. Oplysning om Radiostationer. Vejrmeddelinger, Pressemeddelelser m. m.**

(Meddelelse fra Landssimastjórnin. Reykjavik 1934.)

*Reykjavik* Radiotelegrafstation er aaben hele Døgnet. De andre Stationer (*Vestmannaeyjar*, *Seidisfjörður*, *Siglufjörður*, *Isafjörður*) er aabne Hverdage Kl. 0800—2100 og Helligdage Kl. 1000—2000. Juledag, Nytaarsdag, Paaskedag og Pinsedag er de aabne Kl. 1000—1100 og 1600—1800. Den 17. Juni og 1. December som paa Helligdage. Alle Stationer lytter paa Bølgelængde 600 m i den Tid, de er aabne, undtagen i den Tid de lytter efter radiotelefoniske Meddelelser paa Bølgelængde 182 m. Radiotelegrafstationen i *Reykjavik* sender Vejrberetning paa Bølgelængde 1961 m Kl. 0930 og 1900 paa Hverdage, men paa Helligdage er første Udsendelse Kl. 1110. Paa samme Bølgelængde sendes Pressemeddelelser Kl. 1800. Hver Aften Kl. 2230 sender *Reykjavik* Radiotelegrafstation Nattegrammer (Nls) og andre Telegrammer eller Meddelelser paa Bølgelængde 1961 m.

Landstelegrafens Radiostationer (Radiotelefon) i *Stykkishólmur*, *Flatey* i *Breidifjörður*, *Hesteyri*, *Grimsey*, *Flatey* i *Skjálfandi*, *Húsavík*, *Djúpivogur* og *Papey* ekspederer ikke Skibe, undtagen naar det drejer sig om Nødtelegrammer.

Træder i Kraft den 1. December 1934.

(E. f. S. Nr. 25/1484 1934. Islandske Lods, Side 26.)

## Tillæg.

### II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

#### 2907. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Klørdyb S. Klokketønde inddraget for Vinteren.

Klokketønden *Klørdyb S.* paa c. 54° 51' N. 10° 33' E. er inddraget for Vinterperioden og erstattet med en rød- og hvidstribet Spidstønde med Ballon.

#### 2908. (T). Danmark. Lille-Bælt. Skjoldenæs Fyr SW. Drivende Mine observeret.

Føreren af Motorgaleasen *Anna* rapporterer at have passeret en grønmalet, drivende Mine c. 3 Sm SW. for *Skjoldenæs* Fyr den 18. December 1934 Kl. 1300. Minen bliver eftersøgt. *Skjoldenæs* Fyr: c. 55° 58' N. 10° 13' E.

#### 2909. Danmark. Lille-Bælt. Als SE. Pøls Rev Klokketønde inddraget for Vinteren.

Klokketønden *Pøls Rev* paa c. 54° 51' N. 10° 06' E. er inddraget for Vinterperioden og erstattet med en rød Spidstønde med 1 opadvendt Kost.

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

#### 2910. Danmark. Kattegat. Schultz's Grund. Sømærke atter i Orden.

Den røde Spidstønde med 1 opadvendt Kost, *Schultz's Grund*, paa 56° 09' (32") N. 11° 11' (27") E. er atter i Orden.

(E. f. S. Nr. 50/2826 1934.)

#### 2911. (P). Danmark. Kattegat. Læsø N.-Kyst. Østerby. Fyrbelysning forandres.

Den 1. Januar 1935 sker følgende Forandringer ved Fyrbelysningen i *Østerby* Havn:

1. Det grønne, hvide og røde, faste Fyr paa W.-Molens Hoved paa 57° 19' (20") N. 11° 07' (39") E. slukkes og Molehovedet males hvidt.

2. Paa E.-Molens Hoved tændes paa et Fyrstativ et grønt, hvidt og rødt, fast Fyr, der skal lyse, som følger:

a. Grønt i Pej. fra 49° til 116°. c. Rødt i Pej. fra 181° til 281°.

b. Hvidt i — - 116° - 181°.

3. Paa Hovedet af Midtermolen tændes et hvidt, fast Fyr, der skal lyse hele Horisonten rundt.

(Kort Nr. 246 og 211. Danske Lods, Side 207. (Havnelods, Side 199. Fyr-Fort. Nr. 82.)

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

#### 2912. (T). Danmark. Graadyb. Sømærke i Orden.

Den røde Spidstønde med 3 opadvendte Koste, *Graadyb*, paa 55° 25' (46") N. 8° 15' (00") E. er paasejlet og ikke paa Plads.



### VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

#### 2913. (T). Færøerne. Myggenæs Radiofyr upaalideligt.

*Myggenæs* Radiofyr paa c. 62° 06' N. 7° 40' W. er for Tiden upaalideligt. Det vil snaarest blive bragt i Orden.

# DANSK SØFARTS TIDENDE


ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART




**FUEL & DIESEL  
OIL**

BUNKERSTATION I  
FRIHAVNEN  
Kapacitet: 450 Tons pr. Time.

St. Annæ Plads 5. København K.  
TELEFON: 5455 — TELEGRAM-ADR.: UNITEDOIL



**DET FORENEDE OLIE KOMPAGNI**



AKTIESELSKABET  
**BURMEISTER & WAIN'S**  
MASKIN- OG SKIBSBYGGERI  
KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFT MASKINFABRIK  
REFSHALEØEN OVERGADEN N. V. 9

STØBERI OG STAALVÆRK  
TEGLHOLMEN

---

REPARATION OG  
NYBYGNING AF SKIBE OG MASKINER

4 DOKKER  
INDTIL 15.600 T.

3 OPHALINGSBEDDINGER

DIESELMOTORER  
FRA 10—3000 H.K. PR. CYLINDER

AKTIESELSKABET  
**MARITIME AGENCY**  
(THE MARITIME AGENCY LTD.)

Telf.: Central 1504 & 14450 Telegram-Adr. "MARAG"

AMALIEGADE 35  
KØBENHAVN K

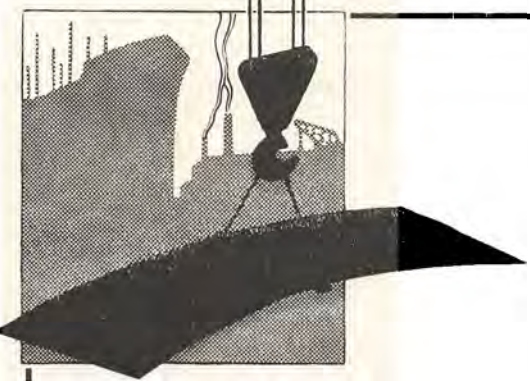
★

REPRÆSENTANTER FOR BRITISKE  
OG OVERSØISKE KULEXPORØRER

**BUNKERKUL**  
LEVERES I ALLE HAVNE  
OVER HELE VERDEN

★

KONTRAHENTER FOR  
STEVEDORING · PROVIANT · STORES  
OG TUGBOATS



Nybygninger  
Reparationer

Aktieselskabet  
**Aalborg Maskin- og Skibsbyggeri**  
Telegr. Adr.: Yard. Tlf. 4101, Statstlf. 9.

TELEGR.-ADR.: FLYDEDOKKEN

TELEFON 269 &amp; 1569, STATSTELEFON 21

**A/S SVENDBORG SKIBSVÆRFT**

Nybygning og Reparationer. 2 Flydedokke.

Nr. 1. Flydedok for Skibe indtil 3500 Tons Ladeevne.

» 2. » » » » 1000 » »

**SEND DERES GAVE  
PR. TELEGRAM**Gave-Telegrammer indtelefoneres  
direkte til**STATSTELEGRAFEN**Blomster, Chokolade, Cigarer,  
Eau de Cologne etc. etc.**Skibsproviantering**

Schiffshandler

Ship Chandler

**H. S. Hansens Eftf. A/s**Telefon Central 389  
Efter Kl. 6 Ordrup 3096Amaliegade 43,  
København K.

Lager af alle Skibsfornødenheder

**IVER C. WEILBACH & CO**  
SØLVER & SVARRER

AMALIEGADE 30

KØBENHAVN K

Telf.: Central 1027

Grundlagt 1744



Telegr.:

Compasweilbach

Specialforretning: Kompasser &amp; Nautiske Instrumenter

**Hellerup Kulimport A/s**

TUBORG HAVN

Telefon Hellerup 20 - 803 og 660

IMPORT AF

Kul ▲ Koks ▲ Cinders  
Briketter ▲ Brænde

DAMPKIBSSELSKABET

**PACIFIC**

AMALIEGADE 33

Telefon: 4212 &amp; 4248 - Telegram-Adresse: „Steampacific“

**L. R. SCHMITH**

Korresponderende Reder

**MARIUS NIELSEN & SØN**

Edsv. Skibsmæglere &amp; Dampskibsrederi

DAMPKIBS- & HAVARIAGENT  
BEFRAGTNINGSFORRETNINGTel.-Adr. »Mariusons»  
Statstelefon 196Kalvebod Brygge 4  
København V.**SCANDINAVIAN COAL BUYERS****IN A NUTSHELL**

GUIDE TO SCANDINAVIAN COAL IMPORTERS,

COAL AGENTS AND SHIPOWNERS

Price, 10/-, post free.

SCANDINAVIAN SHIPPING GAZETTE

(The International Weekly)

33, Amaliegade

Copenhagen, Denmark

AMALIEGADE 33

KØBENHAVN K

**Assuranceforeningen Skuld**

(Gensidig)

Den danske Afdeling

TELEF.: 12,267 • 12,432 &amp; 12,732 • TFLGR.-ADR.: »SKULD«

STIFTET 1897

GARANTI- OG RESERVEFOND

CA. 1.600.000 KR.

Overtager: 1) Ansvarsforsikring (derunder over-  
skydende Kollisionsansvar) for Damp-, Motor- og  
Sejlskibe · 2) Forsikring af Hyreansvar i Sygdoms-  
eller Forlistilfælde · 3) Forsikring af Ansvar for  
Besætningens Effekter i Forlistilfælde · 4) Strike-  
forsikring for Tab ved Skibs Ophold paa Grund  
af Strike eller Lockout.

FOREIGN BUNKERING

TOWAGE

STEVEDORING

PROVISION-

AGENTS

**DANISH MARITIME SERVICE**TELEGRAMS:  
"AWAKE"

TELEPHONE 9361

NY TOLDBODGADE 31

**COPENHAGEN***Det populære  
Lagerøl***TUBORG LAGER ØL  
TUBORG PILSNER**

# DANSK SØFARTS TIDENDE

— ORGAN FOR DANMARKS SKIBSFART —

INDEHOLDENDE MEDDELELSER FRA DANSK DAMPSKIBSREDERIFORENING TIL DENS MEDLEMMER

NUMMER 52

TORSDAG 27. DECEMBER 1934

41. AARGANG



Medlemmer pr. 1. Januar 1934

Det Forenede Dampskibs-Selskab A/S  
D/S af 1912  
D/S Svendborg  
A. P. Møller-Tankbaade  
D/S af 1929  
D/S Dannebrog  
D/S Orient  
D/S Norden  
D/S Progress  
J. Lauritzen  
D/S Myren  
D/S Torm  
D/S Vendila  
Det Dansk-Franske D/S  
D/S Dania  
Det danske Petroleumsselskab A/S  
D/S Hafnia  
Andreas Christensen  
A/S Det danske Kulkompagni  
D/S Heimdal  
De forenede Kulimportører A/S  
D/S Pacific  
A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise  
Svitzers Bugserafdeling  
D/S Ursus  
D/S Baltic  
D/S Jutlandia  
D/S paa Bornholm af 1866, Rønne  
D/S Nordania  
D/S Als  
D/S Nautic  
Det Dansk-Norske D/S  
A/S De danske Sukkerfabrikker  
A/S Det store Nordiske Telegraf-selskab  
D/S Jyden, Esbjerg  
D/S Øresund  
J. Saabye & O. Lercher  
D/S af 1925, Esbjerg  
D/S Phønix, Esbjerg  
Rhederi M. Jepsen, A/S, Aabenraa  
D/S Activ, Korsør  
A/S Dampskibet England  
A/S Dampskibet Finland  
A/S Vestjydsk Dampskibsselskab  
Rederi-Aktieselskabet Transporter, Odense  
De forenede Bugsererselskaber.

## FRA UGE TIL UGE

Af Axel Gerfalk.

### HAR VI MISTET EN KUNDE?

Har Danmark mistet Polen som Skibsbygnings-Kunde? Polen bygger nu andetsteds, dog ikke paa det Værft i Danzig, som blev oprettet med international Kapital og med Polens Skibsbygning for Øje. Er det de fortvivlede Valuta-Forhold Verden over, der gør, at Polen nu benytter andre Nationers Værfter? Man maa haabe, at dette er Tilfældet. En Ting er nemlig givet: de polske Myndigheder og de polske Skibsfartsfolk var i allerhøjeste Grad tilfreds med deres danskbyggede Skibe. De blev bygget billigt og var kvalitetsmæssig af meget høj Standard, og Værfterne i Nakskov og i Helsingør havde god Grund til at vente nye polske Bestillinger. Hvorfor udeblev disse? Er det kun Spørgsmaalet om Valuta, eller ligger der andre Motiver bag denne pludselige Venden Ryggen til de danske Værfter?

To store polske Skibsbygnings-Ordre gik til Italien. Monfalcone-Værftet sikrede sig Bygningen af to 20,000 Tons Diesel-Passagerskibe til den polske Gdynia-New York Linie. Disse Skibe har det iøvrigt aldrig været Meningen, at de skulde bygge her i Landet. Af den gode Grund, at saa store Skibe aldrig har været bygget paa noget dansk Værft. Det første af disse 20,000 Tonnere blev søsat sidste Uge. I Daaben fik det Navnet "Mareschal Pilsudski," og det er bygget til at løbe 20 Knobs Fart. Det vil blive indsat i Rutearten mellem Polen og Amerika i August Maaned 1935 og remplace et af de store Skibe, som Polen i sin Tid købte af Det Østasiatiske Kompagni. Noget dansk bliver der dog over disse to polske 20,000 Tonnere. Sabroes har leveret Kød anlæget og Thrige de elektriske Spil — begge Dele anvender de dygtige italienske Skibsbyggere meget.

### SKØNNE, SPILDTE KRÆFTER

Det er vanskeligt at faa Vand til at løbe opad og næsten ligesaa vanskeligt og brydsomt at tvangsregulere Handelssamkvem, for slet ikke at tale om, hvor kostbart det er.

Vore engelske Venner har stipuleret i de nye Handelsstraktater, som de har oprettet med en Række Lande, deriblandt Danmark, at til Gengæld for deres Storimport af disse Landes Produkter, maatte Danmark og de øvrige Lande forpligte sig til at foretage den overvældende Majoritet af deres Kulindkøb i England. Saalænge man lever i en forrykt Verden, hvor det at købe er noget vægtigere og fornemmere end det at sælge, og hvor man saa ensidigt vurderer Værdien af en Handelsforbindelse, er det engelske Krav paa ingen Maade ubilligt. Tværtimod, det er noget helt selvfølgelig. Desuden maa man huske, at denne engelske Handelspolitik er en Forsvarspolitik. Den blev paatvunget England af de kontinentale Lande, der med selvmorderisk Kortsyn troede, at de kunde opretholde deres Eksport, og samtidig skære deres Import ned til de mest nødvendige Raamaterialer, og som nu finder sig selv Ansigt til Ansigt med en nedværdigende og stenalderslig Tuskhands-Politik. Og det synes som om de gode Herrer, der har Ansvaret

for denne Politik, gør Forsøg paa at lægge dette paa Englands Skuldre. Det er baade til at le og græde over. Det vil sig: Resultaterne af denne Politik kan man kun græde over. Den har sikkert forhindret, at Aaret 1934 konjunkturmæssigt ikke blev nær saa godt, som det kunde være blevet.

Lad os vende tilbage til Kullene. Der foreligger nu de officielle Tal over Kuleeksporten i Aarets første 11 Maaneder. England har eksporteret i disse 36,585,020 Tons Kul imod 36,018,444 i de tilsvarende 11 Maaneder i 1933. Stigningen er ikke imponerende, ikke mere end godt 1½ Procent. Naar man tager i Betragtning, at denne Stigning, i alt Fald for Skandinaviens Vedkommende, er paa Bekostning af den polske Kulexport, saa er det ret ejendommeligt at erfare, at Polens Eksport af Kul i samme Tidsrum er steget med 9 Procent og Tysklands med 14. De nordiske Riger købte i 1934 ikke mindre end 607,000 Tons mere Kul i England end i 1933, saa Englands Kulexport til andre Lande er allsaa gaaet om ikke meget saa dog noget ned. Frankrig har saaledes importeret omtrent 800,000 Tons mindre end sidste Aar af engelske Kul, ligeledes har England eksporteret meget mindre til Italien og Belgien og den Irse Fristat, medens Tyskland, Holland, Portugal, Spanien, Kanada, Sydamerika, Ægypten har købt mere.

Maaske vil de Polsk-Engelske Handelsaftaler bringe det engelske Eksport-Kvantum op næste Aar. Meget tyder derpaa. Samtidig med rører andre Kullande paa sig. Belgien, som producerer meget Kul, har lidt meget under den mellem England og Polen førte Kulkrig. Nu menes der, at den belgiske Regering vil komme den betrængte Kulindustri til Hjælp og med Eksportpræmier eller paa lignende Maade stimulere Produktion og Eksport, og det forlyder, at Italien under visse Forudsætninger er villig til at placere en større Kul-Ordre i Belgien. Heller ikke Tyskland ligger paa den lade Side, som Eksport-Figura udviser, og det synes ikke som om Tyskland i Øjeblikket er villig til at tiltræde et engelsk-polsk-lysk Kulkartel, som under andre Omstændigheder vilde være den naturlige Følge af de polsk-engelske Aftaler.

## SKIBSFØRERFORENINGENS JUBILÆUM

Ivort sidste Nummer bragte vi en Oversigt over Københavns Skipperforenings Historie i Anledning af, at denne Forening, eller som den oprindelig hed: Københavns Skipper Lav, i Lørdags kunde fejre 300 Aarsdagen for dens Bestaaen. Foreningen var i Dagens Anledning Genstand for megen Opmærksomhed.

**Det samme gjaldt en anden veltjent Forening — Den almindelige Danske Skibsførerforening — som ejendommelig nok paa samme Dag fejrede sit 50 Aars Jubilæum.** Den almindelige danske Skibsførerforening har i Aarens Løb varetaget sine Medlemmers Interesse paa fremragende dygtig Maade, og de skiftende Bestyrelser har aldrig glemt, at Førerne, baade i Forholdet til Rederne og til Officererne, indtog en Særstilling, saaledes at de af standsmæssige og Anstændighedsgrunde var afskaaret fra at tage den yderste Konsekvens af at være en faglig Sammenslutning.

En saadan Særstilling er ikke altid let at indtage. Dertil kræves megen Diplomati, og naar Bestyrelsen baade indadtil og udadtil har evnet at hæve sig som en stærk og anerkendt Forening, skyldes dette ret indlysende, at Formanden og de øvrige Bestyrelsesmedlemmer har været deres Stillinger og Ansvar vokse.

I næsten 14 Aar har Kaptajn H. P. Hagelberg været Foreningens Formand og i denne Egenskab været Indehaver af en Række offentlige og private Tillidshverv, som han har røgtet med stor Nidkærhed og i sine Standsfællers Interesse. Han har haft en for-

træffelig Støtte i Foreningens Næstformand, den prægtige og besindige Grønlands-Skipper, Kaptajn H. F. V. Hansen.

Bestyrelsen og da navnlig dens Formand har gjort en meget stor Indsats med Hensyn til Ordningen af betryggende Pensionsforhold for Førerne i de Rederier, der ikke havde egne Pensionskasser. Bestyrelsen har ligeledes udrettet meget i Forbindelse med dens Medlemmers Ansættelsesforhold, der tidligere var mere uensartede end i Dag, og har opnaaet Overenskomster med en Række af Landets betydeligste Rederier.

Foreningen raader over betydelige Midler. Foreningens Legater er i de sidste ti Aar vokset med mere end 100,000 Kroner, et Bevis paa hvilken stor Tillid der næres til Foreningens besindige Politik og Dispositioner. Ogsaa dens Formue er i de sidste Aar vokset fra godt 56,000 Kroner til godt 65,000. Foreningens Enkekasses Formue er nu 182,140 Kroner, ogsaa en smuk Stigning, og denne Kasses Legalformue er vokset til 48,000 Kr.

Dansk Søfarts Tidende ønsker Foreningen fortsat Vækst og Trivsel i det næste Tiaar.

## KARANTÆNE-BESTEMMELSER

Søfartsministeriet meddeler følgende:

I Overensstemmelse med »International Signalbog 1931« der af Ministeriet for Søfart og Fiskeri er sat i Kraft den 1. Januar d. A., vil de i Lov Nr. 123 af 12. April 1911 om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse her i Landet § 13 omhandlede Signaler herefter være at ændre saaledes:

### § 1.

Skibe, der ankommer til dansk Havn eller dansk Søterritorium, og som ønsker at meddele eller er anmodet om at meddele, hvorledes Sundhedstilstanden er om Bord, skal benytte sig af nedenstaaende Karantæne-Signaler:

#### Om Dagen:

Flaget Q, der betyder: Mit Skib er smittefrit, og jeg anmoder om fri Praktika.

Flaget Q over første Lighedsstander (QQ), hvilket betyder: Mit Skib er »mistænkeligt«, d. v. s. jeg har haft mistænkeligt eller formodet Tilfælde af smitsom Sygdom for mere end 5 Dage siden, eller: der har været ualmindelig stor Dødelighed blandt Rotterne om Bord.

Flaget Q over Flaget L (QL), hvilket betyder: Mit Skib er »smittet«, d. v. s. jeg har haft et Tilfælde af smitsom Sygdom om Bord for 5 Dage siden eller senere.

#### Om Natten:

Rødt Lys over hvidt Lys, der betyder: Jeg har ikke faaet Praktika.

(Maa kun afgives indenfor en Havns Grænser. Lysene maa ikke være mere end 2 Meter fra hinanden).

### § 2.

Bliver yderligere, signalmæssige Meddelelser ønskelige eller paakrævede, vil de være at afgive i Overensstemmelse med Forskrifterne i »International Signalbog 1931«, hvorved særligt henvises til dennes »Femte Del«.

### § 3.

Denne Bekendtgørelse træder i Kraft den 1. Decembris 1934.

### Vejledning for Skibsføreren.

Det paahviler Skibsføreren at sørge for, at enhver Tilgang eller Afgang af Skibsmandskab tilføres Skibsbemandingslisten, og enhver Tilførsel skal under Forhold, hvor Forbindelse med en Mønstringsbestyrer eller dansk Konsul ikke inden Skibets Afgang kan ske, attesteres af Skibsføreren.

Mandskabet, der ikke følger med Skibet ved Afgang fra Havn eller Red, skal udgaa af Listen, selv om den Forhyrede efterlades under Forhold, hvor det forventes, at han vil kunne genoptage sin Tjeneste ombord, naar Skibet kommer tilbage.

Det skal af Paategningen ved Afgang kunne ses, om den Forhyrede er afmønstreret, deserteret, død eller paa anden Maade udgaaet af Skibsmandskabet. Paategningen i Skibsbemandingslisten og Søfartsbogen skal være enslydende.

Børn under 14 Aar saavel som Personer, der følger med Skibet uden at forrette Tjeneste om Bord, kan opføres i Skibsbemandingslisten under Rubrikerne: Personer, side-stillet med Besætningen, men uden Tjenesteplicht.

Alle Tilførsler i Skibsbemandingslisten skal være skrevet med Blæk.

## SKIBSFARTEN PAA DANSKE HAVNE I JULI KVARTAL 1934

Paa Grundlag af de summariske Opgørelser, som foretages hver Kvarthal, meddeles nedenstaaende Oplysninger angaaende Skibsfarten paa danske Havne i Juli Kvarthal 1934. Den tabellariske Oversigt over Farten paa de enkelte Provinshavne omfatter samtlige Tolddistrikter med Undtagelse af enkelte, hvis Havne eller Anløbssteder er ganske ubetydelige.

Af nedenstaaende Oversigt, Tabel 1, over Skibsfarten paa samtlige danske Havne fremgaar, at det samlede Antal Anløb i Juli Kvarthal 1934 androg 26,500. Reg. Tonnagen udgjorde 4,512,000 N.R.T., og der udlossedes 3,602,000 Tons Gods og indladedes 1,202,000 Tons.

Tabel 1. Skibsfarten paa samtlige danske Havne.

	Antal Anløb	Reg.-Tons netto 1000 R.-T.	Udlosset Gods 1000 t.	Indladet Gods 1000 t.
Juli Kvarthal 1934	26,500	4,512	3,602	1,202
April Kvarthal 1934	22,800	3,868	2,870	1,092
Januar Kvarthal 1934	20,000	3,771	2,989	980
Oktober Kvarthal 1933	25,300	4,211	3,544	1,192
Juli Kvarthal 1933	26,700	4,344	3,450	1,106
April Kvarthal 1933	23,300	3,829	2,217	1,022
Januar Kvarthal 1933	19,200	3,621	2,779	875

I Sammenligning med Farten i det tilsvarende Kvarthal i det foregaaende Aar, Juli Kvarthal 1933, har der været en Stigning i den indgaaende Reg. Tonnage paa 4 pCt. og en Forøgelse af den samlede omsatte Godsmængde paa 5 pCt. Det fremgaar af Tabel 2, som viser den transporterede Godsmængdes Fordeling paa de vigtigste Godsarter henholdsvis i Farten til Danmark fra Udlandet, fra Danmark til Udlandet og mellem danske Havne indbyrdes, at Godsmængdens Sammensætning har været væsentlig anderledes i Juli Kvarthal 1934 end i Juli Kvarthal 1933.

Blandt Varegrupperne under udlosset Gods fra Udlandet er Kul m. m. steget med ca. 120,000 Tons, Korn er formindsket med ca. 60,000 Tons og Gødningsstoffer steget med ca. 40,000 Tons. Gruppen Sten, Kalk m. m. er gaaet ned med ca. 25,000 Tons, medens Trælast, Jernvarer og forskellige andre industrielle Raastoffer viser en betydelig Slingning.

Under indladet Gods til Udlandet er Korn (Byg) steget fra 13,000 Tons til 45,000 Tons og Sten, Kalk, Cement m. m. fra 110,000 Tons til 140,000 Tons.

Omsætningen mellem danske Havne indbyrdes viser mindre Forskydninger end den udenlandske Fart.

Af Tabel 3 fremgaar Rutearten paa danske Havne i Juli Kvarthal 1934 og i de nærmest foregaaende Kvarterer.

Angaaende Reglerne for Sondringen mellem Rutearten og anden Fart henvises til Statistiske Efterretninger 1931, Nr. 21.

Til København indløb i Juli Kvarthal 1934 5,700 Skibe med en Registertonnage paa 1,807,000 N.R.T., som udlossede 1,299,000 Tons Gods og indladede 324,000 Tons.

Tabel 3. Rutearten paa samtlige Havne.

	Antal Anløb	Reg.-Tons netto 1000 R.-T.	Udlosset Gods 1000 t.	Indladet Gods 1000 t.
Juli Kvarthal 1934	9,600	2,149	439	396
April Kvarthal 1934	8,600	1,909	387	382
Januar Kvarthal 1934	7,800	1,734	403	363
Oktober Kvarthal 1933	8,900	1,828	400	363
Juli Kvarthal 1933	9,500	2,026	371	397
April Kvarthal 1933	8,600	1,828	333	382
Januar Kvarthal 1933	8,000	1,696	326	365

Tabel 4. Skibsfarten paa København.

	Antal Skibe	Reg. Tons netto	Ladning Tons
Indgaaende Fart:			
Juli Kvarthal 1934	5,671	1,806,794	1,298,624
heraf Ruteart <sup>1)</sup>	2,658	1,094,401	289,559
Juli Kvarthal 1933	5,411	1,666,458	1,212,992
Udgaende Fart:			
Juli Kvarthal 1934	5,734	1,834,888	323,555
heraf Ruteart <sup>1)</sup>	2,682	1,113,946	200,326
Juli Kvarthal 1933	5,408	1,704,829	302,447

<sup>1)</sup>Færgeruten Københavns Frihavn—Malmø ikke medregnet.

Til samtlige Provinshavne indløb i Juli Kvarthal 1934 20,800 Skibe paa 2,705,000 N.R.T., som udlossede 2,303,000 Tons Gods og indladede 878,000 Tons.

De ovenfor omtalte Forskydninger mellem de enkelte Varegrupper i Havnenes samlede Omsætning har i Reglen ikke givet sig synlige Udslag i den enkelte Havns samlede Fart, som er anført i Tabel 5, idet Op- og Nedgang delvis har ophævet hinanden. Blandt de mere specielle Fragtforhold kan nævnes, at Aalborg-Nr. Sundby, Nykøbing Sj. og Nykøbing M. Tolddistrikter har haft forøget Godsomsætning som Følge af større Udsalinger af henholdsvis Cement, Stenmaterialer og Molerprodukter, medens Esbjerg viser Tilbagegang paa Grund af den formindskede Udførsel af Landbrugsprodukter. Endelig kan nævnes, at den forøgede Kornudførsel er Aarsag til en væsentlig Stigning i Afskibningerne fra adskillige Havne, f. Eks. Odense.

Statistikken omfatter ikke Anløb, som er foranlediget udelukkende ved Reparation, Turistfart, Kul- eller Olieforsyning, Modvind, Havari m. m. Om saadanne Anløb foreligger Indberetning, forsaavidt Skibet har klareret. I Tabel 6 er anført Antal Anløb og Skibenes Reg.-Tonnage for Juli Kvarthal 1934 for de i denne Henseende vigtigste Havne og for hele Landet.

Tabel 6. Klarerede Anløb i Ikke-Fragtart i Juli Kvarthal 1934.

Tolddistrikt	Antal Anløb	Netto Reg.-Tonnage
København	605	473,000 <sup>1)</sup>
Helsingør	90	43,000
Ronne	42	23,000
Allinge	87	10,000
Nakskov	17	27,000
Svendborg	46	11,000
Nyborg	5	7,000
Marstal	26	3,000
Aarhus	19	4,000
Aalborg	30	5,000
Frederikshavn	186	78,000
Alle andre Havne	427	18,000
Hele Landet	1,580	702,000

<sup>1)</sup> Heraf Turistskibe 411,000 Reg. Tons, Oliefyring 42,000 Reg. Tons.

I Juli Kvarthal 1933 var de tilsvarende Tal 549 Skibe paa 655,000 N.R.T.

## "DANSK SØFARTS TIDENDE" S FRAGTBERETNING

København, den 28. December 1934.

De mange Helligdage maa uvilkaarligt indvirke paa Forretningerne, og der er følgelig ikke meget at bemærke til noget Marked. Raterne holdes imidlertid paa nogenlunde uforandret Niveau i alle Markeder, og Haabet staar selvfølgelig til, at det nye Aar vil bringe mere Liv og bedre Betingelser for alle Kategorier af Tonnage. En Del af de Betragtninger, som kommer i Stand i disse Dage, kan ikke give et positivt Billede af det specielle Markeds Stilling, da særlige Omstændigheder i de fleste Tilfælde har været bestemmende for Forretningens Afslutning. Saaledes som Forholdene er i Dag, er det ikke nogen Spøg at have prompt Tonnage udluttet i noget Marked og i "near trades", er Betingelserne næsten de ufordelagligste.

## TRÆLASTMARKEDET

har i Øjeblikket saa ringe Betydning, at nærmere Omtale er overflødig.

## KUL, KOKS etc.

Stem er ikke let opnaelig, hvilket vanskeliggør alle Underhandlinger. Af sidste Befragtninger bemærkes:

Melbil/København, 3000 T. 4/1<sup>1</sup>/<sub>2</sub>; Boness/Fredericia, 2500 T. 4/3d.; Forth/Helsingør, 1650 T. 5/-; Seaham/Gøteborg, 1900 T. 4/9d.

## MIDDELHAVET etc.

Cardiff/Valencia, 1600 T. 9/-; Cardiff/Barcelona, 4000 T. 9/-; Venedig, 6500 T. 7/9d.; Alexandria, 7000 T. 6/10<sup>1</sup>/<sub>2</sub>d.; Algier, 6200 T. 7/6d.; Østkyst/Vestitalien, 7200 T. 6/6d.; Dakar 2800 T. 7/3.

Af Returlaster er der en Del at vælge imellem, men Betalingen staar ikke nu ligesaa lidt som tidligere i Forhold til Udgifterne.

Sfax/Belfast, 2700 T. 8/6d.; Bona/Bedwick, 1450 T. 11/-; Huelva/New York, 7000 T. 10/6d.; Saloum/Kontinentet, 20/-; Gambia/full range, 21/6d. Frugt, 100,000



cbft. £900/950; Alexandria/Hull, 550,000 cbf. 7/9d.; Nicolaieff/U.S.A., 10/6d.

Hverken Donau eller Sortehavet har haft nogen Efterspørgsel til Europa. Til Wladivostock er sluttet 3—4 Skibe 17/- f.i.u.

#### NORDAMERIKA, GULFEN, CANADA etc.

Vestgaaende Kulrater noteres noget højere som en direkte Følge af de alt andet end straalende Udsigter i de amerikanske/kanadiske Farvande.

Barbadoes/London el. Liverpool, 2800 T. Sukker 16/-; Hampton Roads/Havana 6000 T. Kul \$1.20/1.25; New York/Genoa, 3000 T. Skrapjern 14/-; New York/Odessa, 4250 T. Stykgods £2250 f.i.o.

Fra British Columbia rapporteres et Par Slutninger paa Lumpsum-Basis. Vancouver/U.K. Kont. 7500 T. 18/6; Vancouver/Gulfen indikerer \$4, Northern range \$4/25.

#### SYD-AMERIKA

Wales/Buenos Aires, 8/9d.; Wales/Rosario, 9/3d.; Hull/Santos, 7/9d.

## FRA SØ, HAVN OG VÆRFT

### Nakskov bygger »Orient«s nye Dieselmotorskib

Dampskibsselskabet »Orient« har nu afsluttet Kontrakt med Nakskov Skibsværft om Bygningen af et nyt Dieselmotorlastskib.

Det nye Skib, der bliver det 7. Motorskib, Dampskibsselskabet »Orient« faar bygget ved Nakskov Skibsværft, skal laste ca. 8,300 Tons og bygges efter Værftets specielle Skibskonstruktion, særlig med Hensyn til For- og Agterstævn samt Ror. Skibets Fart er garanteret at blive 12½ Knob. Maskinanlægget bliver 2 Stykker B. & W. totakts, enkeltvirkende Dieselmotorer paa 3,750 I.H.K.

Det nye Skib skal være færdigt til Aflevering 30. September 1935.

### Aarvog for den danske Fiskerflaade 1935

Fiskeridirektoratet har paa Iver C. Weilbach & Co.s Forlag, Amaliegade 30, København K., udsendt 42. Aarvog af »Aarvog for den danske Fiskerflaade 1935«.

I Fiskeriaarbogen, der er eneste officielle Haandbog for Fiskere, findes optaget de vigtigste Love og Bestemmelser vedrørende Fiskeri og Sejlads, de vigtigste Fyr i danske Farvande m. fl. Steder, Fartøjsfortegnelse, Fortegnelse over Radiostationer, forskellige Havnereglementer, Uddrag af Lov om Forsikring mod Følger af Ulykkestilfælde og andre Oplysninger af Værdi: saasom Almanak, nautiske Tabeller, Omsætningstabeller for Maal og Vægt, Fiskeristatistik m. m.

Bogladepriisen er 2 Kr. indbunden.

### Statsskoleskibet »Danmark«s Jul paa Søen

Fra Statsskoleskibet »Danmark« er indløbet Radiotelegram til Bestyrelsesraadets Formand, Navigationsdirektør, Kommandør Lorck, med Meddelelse om, at »Danmark« Søndag Formiddag Kl. 9 befandt sig 500 Somil Øst for Rio de Janeiro. Der meldes svag nordøstlig Brise og »All vel« om Bord.

»Danmark« forlod Rio de Janeiro den 6. December, og den har saaledes ikke endnu faaet Sydospassanten. Bestemmelsesstedet er den engelsk-vestindiske Ø Antigua, hvortil Skibet kan ventes omkring 5.—10. Januar. Juleaften fejres saaledes paa Søen, men den 135 Mands store Besætning vil ikke af den Grund gaa Glip af Julefesten. Der bliver Juletræ og Julegaver til alle om Bord.

### »Sisto«s Redningsmænd lykønskes

Rigsudenrigsminister Frick har anmodet Myndighederne i Hamborg om ufortøvet at indsende Forslag om Tildeling af Redningsmedaillen til Besætningen paa Damperen »New York«, der reddede Mandskabet paa den norske Damper »Sisto«.

Den norske Stats- og Udenrigsminister Mowinkel har sendt følgende Telegram til Hamborg-Amerika-Linien:

Jeg har med Beundring læst om Redningen af Besætningen paa den norske Damper »Sisto«, som skete ved de heldemodige Anstrengelser fra Besætningen paa Deres Damper »New York«. Jeg beder Selskabet modtage min hjerteligste Tak og at overbringe den til Besætningen paa »New York«.

Fra norsk Side vil der, efter hvad vi erfarer, ogsaa blive

Hjemgaaende: San Lorenzo/Antwerpen, 6500 T. 15/6d. Januar; San Yorenzo/U.S.A., 7000 T. 18/- Januar; San Lorenzo/p.p., 6600 T. 16/-d. April/Maj; Mar del Plata/Rio 6500 T. 12/- prompt; Bahia Blanca/Antwerpen 7000 T. 14/9d. prompt; Bahia Blanca/U.S.A. 4300 T. oats 21/6d., heavy grain 18/6d.

#### ØSTEN

Saigon/Frankrig sluttedes sidst til 23/-; Dalny indikerer ca. 20/-, Sydaustralien/Europa 25/6, December-Januar; Sejlskibe pr. Januar-Februar og Februar-Marts 25/-; Rangoon/Shanghai 7700 T. og 8000 T. 9/3d. Durban/Colombo 6/6d., Port Sudan 8/6d.

#### TIMECHARTER

Vestindien meget rolig.

Trip: 5377 T. del. Hampton Roads red. U.K. Cont. via Gulfen 75c.; 7387 T. del. S. Atlantic red. U.K. Cont. 70c.; 11,600 T. del. Sydney/NSW red. Kina/Japan 4/-: 2000 T. del. St. Johns red. Middelhavet £700.

tildelt en Æresbevisning i Form af Medaljen for ædel Daad til de tapre lyske Redningsmænd.

### Mudder ved Nørresundby

I Onsdags ankom til Nørresundby det 9,000 Tons store Motorskib »Geisha«. Da Motorskibet skulde gaa ind til Kajen, viste det sig, at Vandstanden var for lav, og Skibet blev siddende fast i en Fod Mudder, saaledes at det kom til at lige med Forstavnen 10 m og Agterstavnen 100 m fra Kajen. »Geisha« stikker 23½ Fod, og der skulde som højeste Vandstand være garanteret 24 Fod ved Kajen i Nørresundby, saa baade Lodsens og Kaptajnen har ment, at man kunde gaa lige ind til Kajen. For nogen Tid siden skete det samme for en anden stor Damper.

Havningingenør Mygind, Aalborg, oplyser overfor »Jyllp.« om Aarsagen til de store Mudderaflejringer i de to Havne, at de skyldes Sygdommen i Tangen i Limfjorden. Tidligere bandt Tangen som et Græstæppe Mudderet til Bunden, men efter at Sygdommen i Tangen er kommet, vandrer Mudderet med Strømmen ind paa de stille Steder og aflejrer sig der.

### Fragratetallet for November 1934

Januar—Marts 1925 gsnll. ....		100.0	
November 1933.....	98.3	Juni 1934.....	97.7
December —.....	98.9	Juli —.....	98.8
Januar 1934.....	99.7	August —.....	100.7
Februar —.....	99.3	September —.....	100.8
Marts —.....	97.5	Oktober —.....	100.7
April —.....	97.0	November —.....	100.8
Maj —.....	96.6		

Fragratetallet steg fra 100.7 i Oktober til 100.8 i November.

Stigningen er foranlediget af højere Rater end i foregaaende Maaned for Kul- og Koks til danske Havne og for Sydfrugter. Nedadgaaende Noteringer er konstateret for Sojabønner og Korn fra Australien.

Paa Grundlag af Dansk Dampskibsrederiforenings Oplægningsstatistik i Forbindelse med supplerende Oplysninger anføres nedenstaaende Oversigt, der omfatter samtlige Damp- og Motorskibe i den danske Handelsflaade.

### Oplagte danske Damp- og Motorskibe ved Maanedens Begyndelse

		Antal Skibe	Brutto Reg. T.	Tons Dædv.
December 1933.....		37	77,000	109,000
Januar 1934.....		36	73,000	102,000
Februar —.....		50	100,000	146,000
Marts —.....		50	99,000	145,000
April —.....		56	107,000	166,000
Maj —.....		52	96,000	149,000
Juni —.....		32	59,000	93,000
Juli —.....		22	41,000	62,000
August —.....		23	41,000	62,000
September —.....		18	29,000	41,000
Oktober —.....		21	33,000	46,000
November —.....		18	27,000	34,000
December —.....		16	25,000	32,000

Den oplagte Tonnage er i November Maaned formindsket med 2000 Brutto Reg. Tons.

### Skibstrafikken paa Danzigs Havn November Maaned 1934.

Antallet af de i November Maaned indgaaede Skibe var 404 med 300,173 N.R.T. mod 377 Skibe med 257,260 N.R.T. i Oktober Maaned.

For udgaaede Skibes Vedkommende var Tallet 386 Skibe med 290,340 N.R.T. mod 405 Skibe med 284,842 N.R.T. i Oktober Maaned.

Af de i November indgaaede Skibe indgik 214 Skibe med 184,692 N.R.T. i Ballast, medens 26 Skibe med 20,705 N.R.T. udgik i Ballast.

Til Sammenligning med November 1933 skal anføres, at Antallet af da indgaaede Skibe var 400 med 280,343 N.R.T. og af da udgaaede Skibe 394 med 282,397 N.R.T.

Den danske Tonnage var med 61 Skibe med 40,989 N.R.T. Nr.2 efter Tyskland med 136 Skibe med 69,286 N.R.T.

Den indgaaede Tonnage efter Flag viser følgende Tal:

Nationalitet	Antal af Skibe	Tonnage
Danmark	61	40,989
Danzig	3	5,662
Tyskland	136	69,286
England	24	28,086
Estland	7	4,171
Finland	12	18,013
Frankrig	7	8,817
Grækenland	5	13,524
Holland	9	3,819
Italien	5	18,804
Japan	1	4,227
Jugoslavien	2	6,428
Lettland	6	4,159
Litauen	4	2,034
Norge	38	24,276
Polen	17	11,298
Sverige	68	36,582

### Indkomne Skibe i Københavns Havn i Oktober Maaned 1934

	Antal	N.R.T.
Danske	1,378	310,554
Svenske	271	57,447
Norske	33	25,010
Tyske	94	19,927
Engelske	18	15,280
Franske	1	813
Finske	34	25,925
Russiske	2	1,404
Hollandske	32	11,529
Lettlandske	3	2,994
Estlandske	14	6,170
Islandske	4	3,136
Amerikanske	7	21,954
Danzigske	2	2,077
Østrigske	2	267
	1,895	504,487

### Overflødig Færgeer sagsøger Staten

Ved Retten i Svendborg har der i nogen Tid verseret en Sag anlagt af fhv. Færgeriejer Jens Larsen, Thurø, mod Ministeriet for offentlige Arbejder og Svendborg Amsraad til Beløning af 30,000 Kr. Grundlaget for Erstatningskravet er Færgeriets Ophør som Følge af den ny Bro. Han begrundet sit Krav med, at der er givet ham en Slags Bevilling paa Færgeriet, eftersom han har maattet tilstille Amsraadet maanedlige Indtægtsopgørelser, desuden har Aintet flere Gange forlangt Færgelaksterne nedsat. Ministeriet anfører under Sagen, at der aldrig er givet Jens Larsen nogen Bevilling, han har kun haft Tilladelse til at drive Færgeri-Erhvervet, men herpaa kan han ikke bygge noget Erstatningskrav.

Sagen bliver paadømt ved Landsretten.

## POSITIONSLISTE PR. 27. DECEMBER 1934

### A

s.s. *A. P. Bernstorff*, Ulv, Esbjerg-Antwerpen-Dunkirk Ruten.  
s.s. *Aalborg*, pass. Gibraltar 17.12.  
s.s. *Aalborghus*, Eriksen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
s.s. *Aarhus*, Bloch, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
m.t. *Aase Mærsk*, pass. Algier 11.12.  
m.s. *Afrika*, Himmelstrup, ank. Hongkong 14.12. udg.  
s.s. *Agnete Mærsk*, afg. Alexandria 4.12.  
s.s. *Alabama*, Karstensen, afg. Bahía 14.12. til Kbhvn.  
s.s. *Alexandra*, Poulsen, Esbjerg-Grimsby Ruten.  
m.s. *Alfa*, Klausen, ank. Emden 9.12.  
s.s. *Alfa*, ank. Palermo 13.12.  
s.s. *Algarve*, Lund, afg. Tarragona 20.12. til Valencia.  
m.s. *Alsia*, Heindorn, ank. Kbhvn. 16.12.  
s.s. *Alssund*, Nielsen, ank. Norfolk Va. 16.12.

### Havnetrafikken paa Rotterdam og Nieuwe Waterweg i November 1934

I Følge foreliggende Meddelelser stiller Indklarerings-tallene til Rotterdam, resp. Nieuwe Waterweg, samt Nabolandenes Havne, for de første 11 Maaneder af indeværende Aar, sammenlignet med samme Periode i 1933, sig saaledes:

	Nieuwe Waterweg		Rotterdam	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1934	11,827	19,109,973	9,548	14,993,754
1933	10,794	17,195,673	8,724	13,088,878
Forkel	+ 1,033	+ 1,914,300	+ 824	+ 1,904,876
	Hamburg		Antwerpen	
	Antal Skibe	Tons	Antal Skibe	Tons
1934	15,541	16,913,778	9,418	15,920,520
1933	15,804	16,400,639	9,051	15,937,226
Forskæl	+ 263	+ 513,139	+ 367	+ 16,706

I de første 11 Maaneder af indeværende Aar var Tonnagemængden til Nieuwe Waterweg og til Rotterdam henholdsvis 3,189,453 Tons større og 926,766 Tons mindre end til Antwerpen.

### Nyt Firma med kendte Navne.

Foranlediget af Likvidationen af Firmaet Danish Shipping Company Ltd. A/S, Edward Stangebye og Vilhelm Hansen fra 2. Januar 1935 i Fællesskab begynder selvstændig Virksomhed under Firmanavn Stangebye & Hansen med Kontorer i Bornholmegade 3.

Edward Stangebye har ledet Danish Shipping Company Ltd. A/S siden dette Firma i Marts 1922 blev startet som en Fortsættelse af Firmaet A. O. Andersen & Co., Amaliegade 22, i hvilket Firma han var ansat fra December 1914 til dets Ophør.

Vilhelm Hansen kom ved Udgangen af 1919 til A. O. Andersen & Co. som Befragter og har i hele den Tid Danish Shipping Company Ltd. A/S har bestaaet forestaaet dette Firmas Afdelinger for Trælastbefragtning og Køb og Salg af Skibe.

Stangebye & Hansen vil fortsætte med Befragtning af Trælast, Kul og Koks, oversøisk Befragtning, Køb og Salg af Skibe samt Skibsagentur-Virksomhed.

### Julehilsener fra Skibe i Søn

Den almindelige danske Skibsførerforening og Dansk Styrmandsforening har i Fællesskab anmodet Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet om Tilladelse til, at Pressens Radioavis Juleaften maa oplæse Positionlisten for de Skibe, som lader sig rapportere til denne.

Som Svar paa denne Anmodning har man modtaget følgende Svar: I Anledning af den ærede Forenings Skrivelse af 7. ds. angaaende Udsendelse af Positionsmeldinger fra Skibe i Forbindelse med Radioavisen Juleaften skal man meddele, at man kan tiltræde den ønskede Ordning, for saa vidt de omhandlede Meldinger fremsendes af Skibsstationerne som almindelige Radiotelegrammer under Adresse: Pressens Radioavis, København.

## PERSONALIA

### VI GRATULERER —

Kaptajn *K. M. Krogh*, Fører af D. F. D. S.s Damper »Dronning Maud«, til 60 Aars Fødselsdagen Juleaftens Dag.

Kaptajn *C. H. Andersen*, som i Dag fejrer sit 25 Aars Jubilæum for sin Indtrædelse i De danske Sukkerfabriker. Kaptajn *Andersen* er Fører af S/S »Henriette«.

Fører i D. F. D. S. Kaptajn *N. Chr. Roholm*, der fylder 60 Aar den 4. Januar. Kaptajn *Roholm* er Fører af S/S »Fredericia«.

Kaptajn *G. Sørensen*, Fører af Svitser's Bugserdamper »Pluto«, der fylder 50 Aar den 23. Januar.

s.s. *Amalienborg*, ank. Aalborg 13.12.  
m.s. *Amerika*, Knudsen, ank. London 18.12. hjg.  
m.s. *Anglo Mærsk*, afg. Wilhelmsstad 28.11.  
s.s. *Anna*, ank. Cardiff 17.12.  
m.t. *Anna Mærsk*, ank. Norfolk 13.12.  
m.s. *Annam*, Kragelund, afg. Champerico 18.12. til Los Angeles Harbour udg.  
m.s. *Argentina*, Juul-Larsen, afg. Aalborg 30.11. til River Plata.  
m.s. *Arizona*, Sonne, ank. San Nicolas 13.12.  
s.s. *Arnold Mærsk*, afg. Marsilles 10.12.  
m.s. *Asnæs*, Ankersen, afg. Parkeston 24.12. til Ghent.  
m.s. *Astoria*, Nørregaard, afg. Port Albani 14.12.  
s.s. *Astrid*, Madsen, ank. Dakar 8.12.  
m.s. *Australien*, Rasmussen, pass. Cape Verde 12.12. p. R. t. Sydney udg.

## B

- s.s. *Beira*, Kjær, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Bellona*, Hansen, Nakskov-Odense-Aarhus-Newcastle Ruten.  
 s.s. *Benedikt*, Jepsen, Kbhvn.-Hadsund-Mariager-Hobro-Nykøbing F. Ruten.  
 m.t. *Bente Mærsk*, afg. Saigon 8.12.  
 s.s. *Bergenshus*, Schmidt, afg. Trondheim 18.12.  
 s.s. *Betty*, pass. St. Miguel 12.12.  
 s.s. *Betty Mærsk*, ank. Kbhvn. 12.12.  
 s.s. *Birgit*, Lisberg, pass. Oran 23.12.  
 s.s. *Birte*, Pedersen, afg. Neuritas 10.12. til Boston (Mass)  
 s.s. *Bodil*, afg. Grao 16.12.  
 s.s. *Bogø*, Nielsen, ank. Goole 17.12.  
 m.s. *Boringia*, Væring, afg. Hamburg 18.12. til Kbhvn. hjg.  
 m.s. *Bornholm*, Petersen, ank. Barcelona 12.12.  
 s.s. *Bothal*, Hansen, ank. Methil 16.12.  
 s.s. *Brasilien*, Aggerholm, afg. Kbhvn. 18.12. til Odense.  
 m.s. *Bretagne*, Hansen, afg. Boston 14.12.  
 s.s. *Bretland*, Hansen, ank. Dieppe 17.12.  
 s.s. *Britta*, afg. Valencia 11.12.  
 s.s. *Broholm*, Larsen, afg. Casablanca 29.12. til Tanger.  
 s.s. *Brosund*, Hansen, Mariel, Cuba 15.12.  
 s.s. *Brynhild*, Hejde, afg. Horsens 18.12. til Frederikshavn.

## C

- m.s. *C. F. Tietgen*, Jørgensen, Kbhvn.-Aarhus Ruten.  
 s.s. *C. P. A. Koch*, Nielsen, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 m.s. *California*, Kolster, afg. Kambo forv. 18.12. til Buenos Aires.  
 s.s. *Carmen*, afg. Hamburg 17.12.  
 m.s. *Caroline*, Jørgensen, pass. Kbhvn. 2.12. til Henneborst.  
 m.t. *Caroline Mærsk*, afg. Venezuela 11.12.  
 s.s. *Charkow*, Jørgensen, afg. Gdynia forv. 26.12. til København.  
 s.s. *Chastine Mærsk*, ank. New York 13.12.  
 m.s. *Chr. Sass*, Clausen, pass. Gibraltar 13.12. p. R. t. La Plata.  
 m.s. *Chile*, Larsen, pass. Cape Leeuwin 12.12. til Sydney udg.  
 s.s. *Christiansborg*, afg. Paramaribo 16.12.  
 s.s. *Cimbria*, Kbhvn.-Randers Ruten.  
 s.s. *Clara*, Johansen, ank. Mariager 17.12.  
 m.s. *Columbia*, Barfoed, ank. Kbhvn. 14.12.  
 s.s. *Cornelia Mærsk*, pass. Gibraltar 8.12.  
 s.s. *Cyriel*, Farup, forv. ank. Newport News 27.12.

## D

- s.s. *Dagmar*, Nielsen, afg. Kbhvn. 22.12. til London.  
 s.s. *Dagmar*, afg. Marina 17.12.  
 s.s. *Dana*, Bang, ank. Aarhus 26.12.  
 m.s. *Danmark*, Hjernum, pass. Perim 12.12. p. R. t. Port Swettenham udg.  
 s.s. *Delaware*, Christensen, afg. Kbhvn. forv. 19.18. til Ostefjorden.  
 s.s. *Diana*, Nielsen, afg. Newcastle forv. 18.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Dorrit*, pass. Gibraltar 11.12.  
 s.s. *Douro*, Hansen, afg. Klaipeda 22.12. til Kbhvn.  
 m.s. *Dronning Alexandrine*, Emdal, Kbhvn. 10.12.  
 s.s. *Dronning Maud*, Krogh, Kbhvn.-Stettin-Oslo Ruten.

## E

- s.s. *Ebba*, ank. Castellon 6.12.  
 s.s. *Ebro*, Lise, afg. Ceuta forv. 18.12. til Melilla.  
 s.s. *Edith*, afg. Rouen 13.12.  
 s.s. *Effie Mærsk*, afg. Gdynia 13.12.  
 s.s. *Egholm*, Nielsen, afg. Genua forv. 22.12. til Livorno.  
 s.s. *Elite*, Larsen, ank. Jaffa 25.12.  
 s.s. *Elisabeth Mærsk*, afg. Vlaardingen 8.12.  
 s.s. *Ellensborg*, ank. Goole 13.12.  
 s.s. *Elsborg*, afg. Oporto 17.12.  
 s.s. *Emanuel*, Christensen, pass. Frederikshavn 13.12. p. R. t. Rochefort.  
 s.s. *Emilie Mærsk*, afg. Casablanca 14.12.  
 m.t. *Emma Mærsk*, afg. New York 13.12.  
 s.s. *Energi*, Jørgensen, afg. Leningrad 16.12.  
 s.s. *England* (D.F.K.), Steengade, ank. Stettin 17.12.  
 m.s. *England* (D.F.D.S.), Basbøll, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Enighed*, Kristoffersen, ank. Leningrad 14.12.  
 s.s. *Erindring*, Jørgensen, afg. Nykøbing F. 17.12. til Kotka.  
 s.s. *Erna*, ank. Rouen 18.12.  
 m.s. *Erria*, Mouritzen, afg. Port Said 16.12. til Genoa hjg.  
 m.s. *Esbjerg*, Jørgensen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Ester*, afg. Honfleur 17.12.  
 s.s. *Esther Maria*, Liisberg, pass. Dardanellerne 24.12.  
 s.s. *Estland*, Poulsen, afg. Gdynia 9.12.  
 m.s. *Europa*, Dahl, ank. New Westminster 10.12. udg.

## F

- s.s. *Falken*, Jønson, Kbhvn.-Nyborg-Rudkøbing-Svendborg Ruten.  
 s.s. *Fanø*, Korff, afg. Pärnu 11.12. til Hull.  
 m.s. *Fanø*, ank. Marstal 11.12.  
 m.s. *Fionia*, Christensen, afg. Malacca 18.12. til Port Swettenham hjg.  
 s.s. *Flora*, Nielsen, Esbjerg-Grimshy Ruten.

- s.s. *Flynderborg*, afg. Kaolakh 17.12.  
 s.s. *Fredensborg*, afg. Gandia 11.12.  
 m.s. *Fredericia*, Roholm, Kbhvn.-Fredericia-Middelfart-Kolding Ruten.  
 s.s. *Frederik VIII*, Mecklenburg, ank. Kbhvn. forv. 19.12.  
 s.s. *Frederiksborg*, ank. Aalborg 1.12.  
 s.s. *Frigga*, Jans, afg. Helsingør 18.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Frode*, Brinch, afg. New York forv. 20.12.

## G

- s.s. *Garonne*, Kajs, afg. Antwerpen forv. 21.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Gautatyr*, Abrahamsen, afg. Antwerpen 11.12. til La Rochelle.  
 s.s. *Georgia*, Jarltoft, afg. Santos 1.12. til Aalborg.  
 s.s. *Gerda*, ank. Castellon 18.12.  
 s.s. *Gerda Toft*, afg. Antwerpen 17.12.  
 s.s. *Gertrude Mærsk*, ank. New York 13.12.  
 s.s. *Gorm*, Bastholm, afg. New Orleans 17.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Grete*, afg. Rouen 25.11.  
 s.s. *Gronland*, Meinertz, ank. Valencia 15.12.  
 s.s. *Gudrun Mærsk*, ank. Murmansk 8.12.  
 s.s. *Gunver*, afg. Ellesmere 12.12.  
 s.s. *Gunvor Mærsk*, afg. Gdynia 15.12.

## H

- s.s. *H. H. Petersen*, Jensen, ank. Kotka 16.12.  
 s.s. *Hafnia*, Ravn, afg. Nantes 13.12.  
 s.s. *Halland*, Andersen, afg. Valencia 12.12.  
 s.s. *Hans Mærsk*, afg. Huelva 12.12.  
 s.s. *Harald*, Clemmensen, afg. Kbhvn. forv. 18.12. til Middelfart.  
 s.s. *Harriet*, pass. Gibraltar 18.12.  
 s.s. *Hebe*, Lauritzen, afg. Newcastle 24.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Helene*, ank. Kirkoniemmi 16.12.  
 s.s. *Hertha Mærsk*, ank. Leningrad 9.12.  
 s.s. *Hindsholm*, Blom, afg. Antwerpen forv. 26.12. til København.  
 s.s. *Hjortholm*, Heiede, afg. Liverpool 11.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Hroar*, Pape, afg. Kbhvn. 28.12. til Hull.  
 s.s. *Hulda Mærsk*, afg. Rouen 14.12.

## I

- m.s. *India*, Franzen, ank. Hull 13.12. udg.  
 m.s. *Indien*, Bronér, afg. San Pedro 14.12.  
 s.s. *Inga*, Nielsen, afg. Siracusa 10.12. til La Laja.  
 s.s. *Inge Mærsk*, afg. Cardiff 12.12.  
 s.s. *Inger*, ank. Tarragona 16.12.  
 s.s. *Irene Maria*, Rasmussen, ank. Huelva 22.12.  
 m.s. *Irland*, Petersen, afg. Iquique 14.12.  
 s.s. *Island*, Lydersen, afg. Reykjavik 17.12.  
 s.s. *Ivar*, Clausen, afg. Kbhvn. 15.12. til Manchester.

## J

- s.s. *J. C. Jacobsen*, Madsen, Kbhvn.-Gdynia-Danzig Ruten.  
 s.s. *Jacob Mærsk*, afg. Antwerp 12.12.  
 s.s. *Jan*, Jacobsen, ank. Amsterdam 16.12.  
 m.t. *Jane Mærsk*, ank. Vlissingen 5.12.  
 m.s. *Java*, Skjoldam, afg. Kobe 18.12. til Shanghai udg.  
 s.s. *Jenny*, pass. Gibraltar 12.12.  
 s.s. *Jessie Mærsk*, ank. Tyne 14.12.  
 s.s. *Johanne*, pass. Gibraltar 18.12.  
 s.s. *Johannes Mærsk*, ank. Helsingør 30.11.  
 s.s. *Jolantha*, Thornung, Kbhvn.-Hamborg Ruten.  
 s.s. *Jonna*, afg. New York 12.12. til Carenas.  
 m.s. *Jutlandia*, Topp, afg. Marseilles 14.12. til Port Said udg.  
 s.s. *Jutta*, afg. Erit 15.12.  
 m.s. *Jylland*, Sandborg, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Jagersborg*, ank. London 13.12.

## K

- s.s. *Kai*, Friis, pass. Kiel 17.12. p. R. t. Danzig.  
 s.s. *Karen Toft*, afg. Pictou 18.12.  
 s.s. *Karla*, afg. Manchester 27.11.  
 s.s. *Katholm*, Christensen, afg. Kbhvn. forv. 17.12. til Randers.  
 s.s. *Kentucky*, Hansen, afg. Norfolk V. 4.12. til Rotterdam.  
 s.s. *Kirsten Mærsk*, ank. Alexandria 13.12.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (D.F.D.S.), Madsen, Kbhvn.-Aalborg Ruten.  
 s.s. *Kjøbenhavn* (Pacific), Sigvardt, afg. Leningrad 10.12.  
 s.s. *Knud*, Jensen, afg. Danzig forv. 29.12. til Preston.  
 s.s. *Koldinghus*, Herskind, Kbhvn.-Vejle Ruten.  
 s.s. *Kong Haakon*, afg. Kbhvn. 20.12. til Oslo.

## L


- m.s. *Lalandia*, Borch, ank. Singapore 16.12. udg.  
 s.s. *Laura*, afg. Burriana 18.12. til Valencia.  
 s.s. *Laura Mærsk*, afg. Riga 12.12.  
 s.s. *Leice Mærsk*, afg. Yokohama 14.12.  
 s.s. *Lexa Mærsk*, pass. Helsingør 15.12.  
 s.s. *Lica Mærsk*, ank. London 11.12.  
 s.s. *Lifland*, Hartmann, afg. Sarannah 8.12.  
 s.s. *Lilian*, afg. Thomsen 14.12.  
 s.s. *Lilleborg*, pass. Kbhvn. 14.12.  
 s.s. *Limfjorden*, Bencke, Kbhvn.-Limfjordsstationerne.  
 s.s. *London*, Hansen, afg. Delfzijl 14.12.  
 m.s. *Louisiana*, Hyllested, afg. Stavanger forv. 21.12. til Aalborg.

**BRUG KUN**

**Hempels Skibsfarver**

**INDENBORDS UDENBORDS**

*Grand Prix: Barcelona 1929 — Antwerpen 1930.*


**M**

- s.s. *M. G. Melchior*, zum Vohrde, Kbhvn.-Frederikshavn-Oslo-Ruten.  
 s.s. *Magnus*, Hjorth, afg. Kbhvn. forv. 19.12. til Dunkirk.  
 s.s. *Maine*, Vest Jacobsen, afg. Danzig forv. 27.12. til Manchester.  
 s.s. *Maja*, pass. Brunsbuttel 17.12.  
 m.s. *Malaya*, Sørensen, afg. Hongkong 17.12. til Saigon hjg.  
 s.s. *Margit*, Jensen, afg. Bona 17.12. til Nantes.  
 s.s. *Margrethe*, Nielsen, afg. London forv. 20.12. til København.  
 s.s. *Marie*, afg. Ellesmere 7.12.  
 m.t. *Marie Mærsk*, afg. Tampico 12.12.  
 s.s. *Marie Toft*, ank. Kbhvn. 18.12.  
 s.s. *Maryland*, Ankersen, afg. Madeira 11.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Mathilde Mærsk*, afg. Oran 10.12.  
 m.s. *Meonia*, Frandsen, ank. Hamburg 16.12. udg.  
 s.s. *Minsk*, Pedersen, afg. Kbhvn. forv. 29.12. til Antwerpen.  
 s.s. *Møen*, Bager, Kbhvn.-Stege-Nakskov Ruten.

**N**

- s.s. *N. J. Ohlsen*, Lauritzen, afg. Trångsund 4.12. til Gijon.  
 s.s. *N. C. Monberg*, Larsen, ank. Blyth 15.12.  
 s.s. *Najaden*, afg. Themsen 15.12.  
 s.s. *Nancy*, ank. Ljusne 16.12.  
 s.s. *Nautic*, pass. Dungeness 7.12.  
 s.s. *Nelly*, afg. Raumo 18.12.  
 s.s. *Neptun*, ank. Melilla 7.12.  
 s.s. *Nerma*, ank. Tyne 18.12.  
 s.s. *Nevada*, Larsen, afg. Helsingør 16.12. til Buenos Aires.  
 m.s. *Nicoline Mærsk*, afg. B. Aires 6.12.  
 s.s. *Nidaros*, Henriksen, Kbhvn.-Riga Ruten.  
 m.s. *Niel Mærsk*, afg. San Pedro 30.11.  
 s.s. *Niobe*, pass. Holtenau 18.12.  
 m.s. *Nora Mærsk*, afg. Yokohama 12.12.  
 s.s. *Nordamerika* opl.  
 s.s. *Nordbo*, rapp. 76 m. S. for Landsend 26.11. til Vancouver.  
 s.s. *Norden* rapp. 80 m. V. for Valencia 15.12. til Antwerp.  
 s.s. *Nordfarer*, ank. Vancouver 13.12.  
 s.s. *Nordhavet* rapp. 200 m. SV. for Landsend 14.12. til Manchester.  
 s.s. *Nordhval*, ank. New York 12.12.  
 s.s. *Nordkap*, afg. New York 13.12. til Bilbao.  
 s.s. *Nordlys*, afg. Jacksonville 13.12. til Cuba.  
 s.s. *Nordpol*, afg. Portland 5.12. til Tsingtao.  
 s.s. *Nordsøen*, ank. Antwerp 15.12.  
 s.s. *Normandiet*, Sørensen, afg. Alneria 11.12.

**O**

- m.s. *Odense*, Christensen, Kbhvn.-Samsø-Odense Ruten.  
 s.s. *Odin*, Falk, Stettin-Kbhvn.-Gøteborg Ruten.  
 s.s. *Olaf*, Rasmussen, afg. Kbhvn. forv. 22.12. til Manchester.  
 s.s. *Oluf Mærsk*, afg. Barcelona 12.12.  
 m.s. *Olympia*, Røder, afg. Messina 14.12.  
 m.s. *Oregon*, Jørgensen, afg. Buenos Aires 16.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Oslo*, Petersen, afg. Marseille 4.12.

**P**

- m.s. *Panama*, Christensen, ank. Los Angeles 12.12.  
 t.s. *Parana*, Eggers, ank. Yawata 14.12.  
 s.s. *Paris*, Larsen, ank. Leningrad 12.12.  
 m.s. *Parkeston*, Clausen, Esbjerg-Parkeston Ruten.  
 s.s. *Paula*, ank. New York 14.12.  
 m.s. *Peru*, Berg, pass. Malta 16.12. p. R. t. Rotterdam hjg.  
 m.s. *Peter Mærsk*, afg. Manilla 5.12.  
 s.s. *Poul Møller*, Schrøder, ank. Holbæk 19.12.  
 s.s. *Prins Knud*, Hejlso, ank. Bremen 15.12.

**R**

- s.s. *Randi*, pass. Brunsbuttel 19.12.  
 s.s. *Rhone*, Holst, afg. Kbhvn. forv. 23.12. til Odense.

- s.s. *Rita*, Madsen, Aalborg-Hamburg Ruten.  
 s.s. *Rita Mærsk*, ank. Riga 10.12.  
 s.s. *Robert Mærsk*, afg. Rouen 11.12.  
 s.s. *Rosenborg*, afg. Tyne 15.12.  
 s.s. *Rota*, Petersen, afg. Kbhvn. forv. 23.12. til Nakskov.

**S**

- s.s. *Saga*, Bergstedt, afg. Kbhvn. 25.12. til Vestnorge.  
 m.s. *Sally Mærsk*, afg. Cuba 11.12.  
 s.s. *Scandia* (D.F.K.), Lorenzen, afg. Gdynia 11.12.  
 s.s. *Scotia*, Nielsen, afg. Antwerpen 15.12.  
 s.s. *Seine*, Bellec, afg. Kbhvn. 15.12. til Gdynia.  
 m.s. *Selandia*, Nielsen, afg. Penang 17.12. til Aden hjg.  
 m.s. *Siam*, Krarup, ank. Kbhvn. 18.12.  
 s.s. *Sigrun*, Pedersen, afg. Randers forv. 18.12. til Frederikshavn.  
 s.s. *Silkeborg*, afg. Port Talbot 15.12.  
 s.s. *Skjold*, Christensen, afg. Bordeaux forv. 19.12. til La Pallice.  
 s.s. *Skodsborg*, afg. Bona 6.12.  
 s.s. *Sleipner*, Dahm, afg. Leith 17.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Slesvig*, Nielsen, ank. New York 7.12.  
 s.s. *Sonja*, Duhn, afg. Bakar 24.12.  
 s.s. *Sonja Mærsk*, afg. Cardiff 13.12.  
 s.s. *Stadion II*, afg. Skien forv. 20.12. til Randers.  
 s.s. *Stal*, Nielsen, afg. Cardeans 5.12. til New York.  
 s.s. *Stegelborg*, ank. Vigo 17.12.  
 s.s. *Stella*, afg. Talcahuano 13.12. til Coronel.  
 s.s. *Stjerneborg*, pass. Mona 16.12.  
 s.s. *Stockholm*, Westergaard, afg. Bremen 16.12.  
 s.s. *Susan Mærsk*, ank. Cuba 13.12.  
 s.s. *Svanhild*, Thomsen, afg. Norfolk V. 15.12. til Trenton.  
 s.s. *Svanholm*, Nikolajsen, afg. Liverpool forv. 21.12. til Swansea.  
 s.s. *Svava*, Christensen, afg. Antwerpen forv. 18.12. til København.  
 s.s. *Søborg*, afg. Tunis 8.12.  
 s.s. *Sonderjylland*, Willarsen, Kbhvn.-Sonderjylland Ruten.

**T**

- s.s. *Taarnholm*, Ørbech, afg. Garston forv. 21.12. til Liverpool.  
 m.s. *Taconia*, Lorentzen, afg. Dakar, 7.12.  
 s.s. *Teddy*, Meyer, ank. Swansea 18.12.  
 s.s. *Tempo*, Sørensen, afg. Malmø 17.12. til Elbing.  
 s.s. *Tennessee*, Arcl, afg. Bremen 12.12. til Savannah.  
 s.s. *Thyra*, afg. Leith forv. 24.12. til Kbhvn.  
 s.s. *Tjaldur*, Folkenberg, Esbjerg-Antwerpen Ruten.  
 s.s. *Tomsk*, Jacobsen, afg. Lissabon forv. 19.12. til København.  
 m.s. *Tonking*, Jørgensen, pass. Vliessingen 19.12. udg.  
 s.s. *Tovelil*, Vilsmark, pass. Kbhvns Red 24.12.  
 s.s. *Trio*, Swane, ank. Vejle 16.12.  
 s.s. *Trondhjem*, Peronard, afg. Kbhvn. 18.12. til Vestnorge.  
 s.s. *Tula*, Raaschou, afg. Tanger forv. 20.12. til Ceuta.

**U**

- s.s. *Uffe*, Hav, afg. Kbhvn. forv. 22.12. til Antwerpen.  
 s.s. *Ulla*, afg. Esbjerg 17.12. til Hull.  
 s.s. *United States*, Voldborg, ank. Kbhvn. 21.11.  
 s.s. *Uranienborg*, pass. Teneriffe 14.12.

**V**

- s.s. *Vendia*, Lund, ank. Le Havre 14.12.  
 s.s. *Vibeke Mærsk*, ank. Drogheda 13.12.  
 s.s. *Victoria* (D.F.K.), Kielsgaard, afg. Danzig 16.12.  
 s.s. *Viborg*, ank. Valencia 13.12.  
 s.s. *Vidar*, Arent, Esbjerg-London Ruten.  
 s.s. *Virginia*, Gyhrs, afg. La Plata 14.12. til Buviken.  
 m.s. *Vistula*, afg. Kbhvn. 22.12. til Aalborg.

**W**

- s.s. *Wm. Th. Malling*, Jensen, ank. Rotterdam 16.12.

**Y**

- s.s. *Ydun*, Fjeldborg, Kbhvn.-Horsens Ruten.  
 s.s. *Yrsa* (D.F.D.S.), Rosenhøj, Aarhus-Hamburg Ruten.

**Ø**

- s.s. *Ørneborg*, ank. Danzig 16.12.

**Positionsliste for Sejlskibe 27.12. 34**

- 3m. m.s. *Frem*, Christoffersen, ank. St. Johns 14.12.  
 3m. Sk. *Frida*, Rasmussen, ank. Marstal 14.12.  
 4m. Sk. *Helga*, Pedersen, afg. Riga 11.12.  
 3m. Sk. *Merkur*, Rasmussen, ank. Exmouth 16.12.

**DANSK SØFARTS TIDENDE**

UDGIVET AF NAUTISK FORLAG A/S

Adm. Direktør: F. E. EGGE

UDKOMMER HVER TORSDAG OG KOSTER I  
ABONNEMENT KR. 4,00 PR. KVARTALABONNEMENT TEGNES PAA BLADETS KONTOR  
AMALIEGADE 33 · KØBENHAVN K.

Abonnement

Telefon 2070 · 12610

Udlandet Kr. 20,00 pr. Aar

Redaktør: AXEL GERFALK

samt paa alle Postkontorer



## DET FORENEDE DAMPSKIBS-SÆLSKAB

AKTIESELSKAB

KJØBENHAVN K.

Telefon Nr. 6300, Omst. til samtlige Kontorer og Afdelinger i Kvæsthusgade Nr. 7 og 9.

## DANISH SHIPPING COMPANY Ltd. A/S

BEFRAGTNING, KLARERING & DAMPSKIBSEKSPEDITION

KØB OG SALG AF SKIBE OG KONTRAHERING

AF NYBYGNINGER

Sct. Anna Plads 28

Tlf.: 1535 - 5836. Statstlf.: 527

KØBENHAVN K.

Telegram-Adresse: PACAO

## SCANDINAVIAN STEEL & SHIPPING AGENCY

COPENHAGEN, K. Toldbodvej 40.

Telephones: 14150 & 14151

Cable Address: Scandship.

Engineers, Commission Agents  
& Ship Outfitters.

Consult us — send us your enquiries.

## SIMONSEN & MØLLER

STEVEDORES &  
PAKHUSFORRETNING

ODENSE

## SEJL · FLAG OG PRESSENINGER H. HALMØE

CORT ADELERSGADE 8. KØBENHAVN

TELEFON: BYEN 6762 & 4326

## STEVEDORE

Telefoner: 537 & 4055 **KOMPAGNIET** Telegr.-Adr.: Mamdresch

Aalborg

## AARHUS STEVEDORE COMPAGNI

Etableret 1897  
Medlem af Arbejdsgiver-Foreningen

Ældste og bedst kendte  
Stevedore-Firma i Aarhus

LOSNING OG LADNING TIL BILLIGSTE PRISER

## GUSTAV METZLER

Skibsmægler, Befragtning og Bunkerforsyning

## STETTIN OG SWINEMÜNDE

TLGR.-ADR.: METZLER

Agent for: Det Forenede Dampskibsselskab, København.  
Finska Ångfartygs A/B., Helsingfors. — "Neptun" Bremen.

REDERI- & HANDELSSELSKABET

## MONTANA A/S

IMPORT AF: KUL · KOKS · GINDERS OG BRIKETTER

KØBENHAVN K.  
Telefon: 9246

Telegramadr.:  
MONTANAKUL

## VINKE & CO.

AMSTERDAM · ROTTERDAM · ZAANDAM  
ANTWERP

Skibsredere, Skibsmæglere, Befragtningsagenter  
og Agenter for regelmæssige Linier

Specialitet: Trælastbefragtning fra Østersøen og Hvidehavet.  
Telegram-Adr.: VINKECO. Coder: Scotts, Watkins, Bentlevs.

Grundlagt 1874

## Th. Höeg \* Hamburg

Bundfarver for Jern- og Staalskibe

Rød og Graa Indenbordsfarve Kobberstof for Træskibe  
Patent Mønje Graa Patentmaling til udenbords Brug

Repræsentant for Danmark:

Ingeniør Jan M. Lyngby, Toldbodgade 18, Kbhvn. K.  
Telefon: Central 13779.

## CHR. SALVESEN & Co.

ETABLERET 1846.

TEL.-ADR.: »SALVESEN«

GLASGOW. LEITH. GRANTON.

# Efterretninger for Søfarende.

Udgivet af  
Det Kongelige Søkort-Arkiv.

50. Aargang.

København 27. December 1934.

Nr. 52.

„Efterretninger for Søfarende“ omfatter *Europa, Amerika, Afrika* samt *Asiens S.- og E.-Kyst*.  
„Efterretninger for Søfarende“ udgaar ugentlig. Abonnement kan tegnes paa alle kgl. Postkontorer til en Pris af 2 Kr. 50 Øre  
aarlig. Enkelte Numre faas for 10 Øre paa Søkort-Arkivet, Toldbodvej 19, København K.

Længden angives fra *Greenwich Meridian*; naar *Bredde- og Længdebestemmelser* for *danske Punkters Vedkommende* angives paa *Sekunder*, staaar 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*, og *de der angaar Fyr*, er angivet fra *Søen*.

## I. Østersøen.

2914. Sverige. Blekinguskusten. Laxgrundet Klokketønde inddraget for Vinteren.

(U. f. s. Nr. 51/3427. Stockholm 1934.)

Klokketønden *Laxgrundet* paa c.  $56^{\circ} 02' N.$   $14^{\circ} 48' E.$  er inddraget for *Vinterperioden*.

2915. Sverige. Stockholm Skærgaard. Almagrundet Fyrskib. Oplysning om Fyrskib.

(U. f. s. Nr. 51/3428. Stockholm 1934.)

Under Henvisning til U. f. S. Nr. 51/2832 1934 meddeles:

1. *Almagrundet Fyrskib* paa c.  $59^{\circ} 09',4 N.$   $19^{\circ} 08',6 E.$  er forsynet med 2 *Signalmaster*, hvoraf den agterste har *Ballon* paa *Toppen*.

2. *Lufttaagesignalet* afgives med *elektrisk Luftmembran*. Signalet er *To-Stød* hver  $30^s$ , *Stød*  $3^s$ , *Pause*  $6^s$ , *Stød*  $3^s$ , *Pause*  $18^s$ .

3. *Radiofyr*. Bølgelængde:  $306,5 kc/s$  ( $979 m$ ). *Tonefrekvens*:  $535 c/s$ . *Rækkevidde*:  $40 Sm$ .

### Radiosignalet:

a. Bogstaverne AL 2 Gange.....	13,0 <sup>s</sup> .
b. Pause.....	1,3 <sup>s</sup> .
c. 14 Streger, hver af 1 <sup>s</sup> . Varighed, adskilt ved mellem- liggende Pauser paa 0,3 <sup>s</sup> .....	17,9 <sup>s</sup> .
d. Pause.....	0,3 <sup>s</sup> .
e. En lang Streg.....	10,7 <sup>s</sup> .
f. Pause.....	1,3 <sup>s</sup> .
g. Bogstaverne AL 1 Gang.....	5,5 <sup>s</sup> .
h. Pause.....	10,0 <sup>s</sup> .
	1 <sup>m</sup> .
Gentagelse af ovenstaaende Signal.....	1 <sup>m</sup> .
Hele Udsendelsens Varighed.....	2 <sup>m</sup> .
Pause.....	4 <sup>m</sup> .
Periode.....	6 <sup>m</sup> .

I usigtbart Vejr gives Signalet hver  $6^m$ , begyndende ved det  $4^m$ ,  $10^m$ ,  $16^m$  o. s. v. af hver Time.

I klart Vejr gives Signalet 2 Gange hver Time ved det 22<sup>m</sup>. og 52<sup>m</sup>.  
 Radiofyret er ude af Virksomhed mellem Kl. 1124—1130 G. M. T., i hvilken Tid  
 Fyrskibet staaer i Forbindelse med *Vaxholm kustradiostation*.  
 4. Det tidligere Undervandstaagesignal er nedlagt.  
 (Kort Nr. 268.)

- 2916. Sverige. Bottniske Bugt. Lilljungfrun Klokketønde inddraget.**  
 (U. f. s. Nr. 51/3371. Stockholm 1934.)  
 Klokketønden *Lilljungfrun* paa c. 61° 15' N. 17° 21' E. er permanent inddraget.  
 (E. f. S. Nr. 37/2128 1934.)
- 2917. Sverige. Bottniske Bugt. Lystønder inddraget for Vinteren.**  
 (U. f. s. Nr. 51/3370. Stockholm 1934.)  
 Nedennævnte Lystønder er inddraget for Vinterperioden:  
*Vegagrundet* c. 63° 32' N. 20° 27' E. *Vänta litets grund* c. 62° 30' N. 18° 15' E.
- 2918. Sverige. Bottniske Bugt. Haparanda Havn. Fyr slukket for Vinteren.**  
 (U. f. s. Nr. 51/3437. Stockholm 1934.)  
 Indsejlingsfyrene *Karl Johans stads västra* og *östra* paa c. 65° 46' N. 23° 54' E.  
 er slukket for Vinterperioden.

(Se Tillæg.)

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

- 2919. (T). Sverige. Sundet. Malmö. Lys- og Klokketønde midlertidig inddraget.**  
 (U. f. s. Nr. 51/3391. Stockholm 1934.)  
 Lys- og Klokketønden paa c. 55° 37',<sub>7</sub> N. 12° 59',<sub>0</sub> E. er midlertidig inddraget og  
 erstattet med en Lystønde samt en c. 20 m S. t. E. for denne udlagt Klokketønde.
- 2920. Danmark. Smaalandsfarvandet. Bøgestrøm. Stengrund. Sømærke ombyttet.**  
 Den røde Stage med 2 opadvendte Koste, *Stengrund*, paa 55° 02' (06") N. 12°  
 11' (39") E. er ombyttet med et større Sømærke med samme Topbetegnelse.  
 (Søm.-Fort. Side 78, Nr. 40.)
- 2921. Danmark. Smaalandsfarvandet. Ulvsund. Nordre-Knigge. Sømærke ombyttet.**  
 Den røde Stage med 2 opadvendte Koste, *Nordre-Knigge*, paa 55° 00' (36") N.  
 12° 11' (25") E. er ombyttet med et større Sømærke med samme Topbetegnelse.  
 (Søm.-Fort. Side 78 Nr. 44.)
- 2922. Danmark. Smaalandsfarvandet. Ulvsund. Letten. Sømærke ombyttet.**  
 Den røde Stage med 1 opadvendt Kost, *Letten*, paa 54° 57' (39") N. 12° 00' (12")  
 E. er ombyttet med et større Sømærke med samme Topbetegnelse.  
 (Søm.-Fort. Side 80 Nr. 14.)
- 2923. (T). Danmark. Store-Bælt. Reersø Fiskerfyr midlertidig slukket.**  
*Reersø Fiskerfyr* paa c. 55° 31' N. 11° 05' E. er paa Grund af Eftersyn midlertidig  
 slukket. Fyret tændes atter den 1. Januar 1935.
- 2924. Danmark. Lille-Bælt. Drivende Mine indbjærget.**  
 Under Henvisning til E. f. S. Nr. 51/2908 1934 meddeles, at den deri omtalte  
 drivende Mine, der var observeret c. 3 Sm SW. for *Skjoldenæs Fyr*, er indbjærget.  
*Skjoldenæs Fyr*: c. 54° 58' N. 10° 13' E.  
 (E. f. S. Nr. 51/2908 1934.)

(Se Tillæg.)

### III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

**2925. Danmark. Kattegat. Odense Fjord Klokketønde inddraget for Vinteren.**  
Klokketønden *Odense Fjord* paa c. 55° 33' N. 10° 34' E. er inddraget for Vinterperioden og erstattet med en rød- og hvidstribet Spidstønde med Ballon.

**2926. Danmark. Limfjorden. Hals Barre. Hals Klokketønde atter i Orden.**  
Klokketønden *Hals* paa c. 56° 58' N. 10° 23' E. er atter i Orden.  
(E. f. S. Nr. 50/2827 1934.)

(Se Tillæg.)

### IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

**2927. Norge. Korsfjorden. Marstenen Fyr. Radiofyr forandret. Taagesignal forandret.**  
(B. f. F. Nr. 33. Oslo 1934.)

1. *Marstenen* Radiofyr paa c. 60° 08' N. 5° 01',<sub>0</sub> E. er forandret, som følger:  
Radiofrekvens: 306,<sub>5</sub> kc/s (979 m). Rækkevidde: 50 Sm.

Radiosignalet er:

a. Bogstaverne LMM 2 Gange med 1 <sup>s</sup> . Mellemrum. . .	13, <sub>7</sub> s.
b. Pause. . . . .	1, <sub>0</sub> s.
c. 15 lange Streger . . . . .	1 <sup>m</sup> . 21, <sub>2</sub> s.
d. Pause. . . . .	1, <sub>0</sub> s.
e. Bogstaverne LMM 1 Gang . . . . .	6, <sub>4</sub> s.
Udsendelsens Varighed . . . . .	1 <sup>m</sup> . 43, <sub>3</sub> s.
Pause . . . . .	4 <sup>m</sup> . 16, <sub>7</sub> s.
Periode . . . . .	6 <sup>m</sup> .

I usigtbart Vejr afgives Signalet hver 6<sup>m</sup>, begyndende ved det 0<sup>m</sup>, 6<sup>m</sup>, 12<sup>m</sup> o. s. v. af hver Time.

I klart Vejr afgives Signalet 2 Gange hver halve Time, nemlig ved det 24<sup>m</sup> og 30<sup>m</sup> samt ved det 54<sup>m</sup> og 0<sup>m</sup> af hver Time.

2. Samtidig med Forandringen af Radiofyret er Taagesignalet paa Grund af visse Forsøg forandret saaledes, at der hver 6<sup>m</sup> bliver givet et Ekstrastød af omtrent 1<sup>s</sup>. Varighed kort foran det regulære To-Støds Signal.

(E. f. S. Nr. 42/2417 og 45/2604 1934.)

**2928. Danmark. Graadyb. Sømærke atter i Orden.**

Den røde Spidstønde med 3 opadvendte Koste, *Graadyb*, paa 55° 25' (46") N. 8° 15' (00") E. er atter paa Plads og i Orden.

(E. f. S. Nr. 51/2912 1934.)

**2929. Holland. West Schelde. Terneuzen. Ledefyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 2112. London 1934.)

a. Forfyret, c. 0,<sub>8</sub> Sm 277° fra *Terneuzen* hvide, røde og grønne Fyr med En-Formærkelser, har nu en Synsvidde paa 8 Sm.

b. Bagfyret, c. 0,<sub>275</sub> Sm 128° fra (a) er forandret fra at vise hvidt, fast Lys til at vise hvidt Lys med En-Formærkelser hver 5<sup>s</sup>. Synsvidde: 9 Sm.

c. 51° 20' N. 3° 48' E.

(Se Tillæg.)

### VI. Atlanterhavet undtagen Vestindien og Syd-Amerikas Østkyst.

**2930. Spanien NW.-Kyst. Cabo Villano. Radiofyr atter i Virksomhed.**

(A. a. l. N. Nr. 50/1591. San Fernando 1934.)

*Cabo Villano* Radiofyr paa c. 43° 10' N. 9° 13' W. er atter i Virksomhed og fungerer normalt.

(E. f. S. Nr. 51/2883 1934.)



- 2931. Spanien NW.-Kyst. Cabo Finisterre. Radiofyr atter i Virksomhed.**  
 (A. a. l. N. Nr. 50/1594. San Fernando 1934.)  
*Cabo Finisterre* Radiofyr paa c.  $42^{\circ} 53' N.$   $9^{\circ} 16' W.$  er atter i Virksomhed og fungerer normalt.  
 (E. f. S. Nr. 51/2884 1934.)

## VII. Mexikanske Havbugt, Karaibiske Hav, Vestindien, Syd-Amerika og W.-Kysten af Mellem- og Nord-Amerika.

- 2932. (T). Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Mississippi Floden Indløb. South Pass. Oplysning om Dybde.**  
 (N. t. M. Nr. 48/3222. Washington 1934.)  
 Ved en Opmaaling den 31. Oktober d. A. fandtes Dybden ved Middel-Lavvande i Ledelinien til *South Pass* at være  $9,75$  m (32 ft.).  
 c.  $29^{\circ} 00' N.$   $89^{\circ} 10' W.$   
 (E. f. S. Nr. 41/2378 1934.)
- 2933. (T). Forenede Stater i Nord-Amerika. Louisiana. Mississippi Floden Indløb Southwest Pass. Uddybning. Advarsel.**  
 (N. t. M. Nr. 48/3223. Washington 1934.)  
 I Tiden fra 1. December 1934 til omkring 30. Juni 1935 vil der blive foretaget Uddybningsarbejder i *Southwest Pass*. Det tilraades at udvise Forsigtighed ved Besejlingen.  
 c.  $28^{\circ} 54' N.$   $89^{\circ} 26' W.$
- 2934. Brasilien. Rio de Janeiro Anduvning. Ilha Raza Fyr. Taagesignal forandret.**  
 (N. t. M. Nr. 2111. London 1934.)  
 Taagesignalet ved *Ilha Raza Fyr* paa c.  $23^{\circ} 04' S.$   $43^{\circ} 09' W.$  afgives nu med Sirene, der giver Et-Stød hver  $1^m. 05^s.$
- 2935. Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Point Sur Fyr. Taagesignal forandret.**  
 (N. t. M. Nr. 48/3228. Washington 1934.)  
 Taagesignalet ved *Point Sur Fyr* paa  $36^{\circ} 18' (30'') N.$   $121^{\circ} 54' (00'') W.$  afgives nu med Diafon. Signalet er 2 Stød hver  $1^m.$  Stød  $2^s.$  Pause  $1^s.$  Stød  $3^s.$  Pause  $54^s.$
- 2936. (P). Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Point Cabrillo Fyr. Fyr og Taagesignal forandres.**  
 (N. t. M. Nr. 48/3229. Washington 1934.)  
 Omkring den 10. Januar 1935 vil *Point Cabrillo Fyr* paa c.  $39^{\circ} 21' N.$   $123^{\circ} 50' W.$  blive forandret til at vise hvidt Et-Blink hver  $20^s.$  Blink  $0,7^s.$  Mørke  $19,3^s.$  Samtidig forandres Taagesignalet til Signal med Diafon med en anden Tone, men med samme Karakter som det nuværende Taagesignal.
- 2937. (P). Forenede Stater i Nord-Amerika. Californien. Table Bluff Fyr forandres.**  
 (N. t. M. Nr. 48/3231. Washington 1934.)  
 Omkring den 10. Januar 1935 vil *Table Bluff Fyr* paa c.  $40^{\circ} 42' N.$   $124^{\circ} 16' W.$  blive forandret til at vise hvidt Et-Blink hver  $10^s.$  Blink  $0,9^s.$  Mørke  $9,1^s.$

## VIII. Middelhavet, Sorte Hav og Azovske Hav.

- 2938. Baleariske Øer. Mallorca. Andraitx. Fyr forandret.**  
 (A. a. l. N. Nr. 50/1595. San Fernando 1934.)  
*Andraitx Fyr* paa c.  $39^{\circ} 32',5 N.$   $2^{\circ} 22',8 E.$  er forandret til at vise hvidt Et-Blink hver  $1^s.$  Blink  $0,1^s.$  Mørke  $0,9^s.$  Synsvidde:  $11,5$  Sm.  
 (E. f. S. Nr. 51/2890 1934.)

**2939. Lilleasien W.-Kyst. Spalmatori Sund. Kio. Fyr tændt.**

(A. a. N. Nr. 63(31). Athen 1934.)

Paa Toppen af den W.-ligste lille Ø af Øgruppen *Kio* er paa c.  $38^{\circ} 31',7$  N.  $26^{\circ} 11',9$  E. tændt et Fyr, der viser grønt Et-Blink hver  $10^s$ , Blink  $2,5^s$ , Mørke  $7,5^s$ . Flammens Højde: 62 m. Synsvidde: 6 Sm. Fyret er ud imod Søen formærket af Kysten af *Agnussi Island* og mod NE. af *Mandraki Island*. Fyret er ubevogtet.

(E. f. S. Nr. 50/2814 1934.)

**2940. Lilleasien W.-Kyst. Nikaria. Kap Strephoni. Oplysning om Fyr.**

(A. a. N. Nr. 61(29). Athen 1934.)

Under Henvisning til E. f. S. Nr. 50/2815 1934 meddeles, at Kap *Strephoni* Fyr er beliggende paa c.  $37^{\circ} 38',26$  N.  $25^{\circ} 05',7$  E., c. 100 m fra Kysten. Fyret viser hvidt Gruppe-Blink, To-Blink hver  $16^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $3^s$ , Blink  $1^s$ , Mørke  $11^s$ . Flammens Højde: 31 m. Synsvidde: 17 Sm. Fyret er synligt i Pejlinger fra  $58^{\circ}$  til  $269^{\circ}$ .

(E. f. S. Nr. 50/2815 1934.)

**X. Asiens E.-Kyst med Japan. Australien.****2941. Sunda Øerne. Java N.-Kyst. Panaroekan Red. Afmærkning atter normal.**

(B. a. Z. Nr. 280/3179. 's-Gravenhage 1934.)

Den sorte Keglebaake paa  $7^{\circ} 41' 11''$  S.  $113^{\circ} 56' 02''$  E. er genopført og den midlertidig udlagte sorte Stumptønde inddraget.

(E. f. S. Nr. 17/947 1934.)

**2942. Kina. Hong Kong Havn. Skær.**

(N. t. M. Nr. 144. Shanghai 1934.)

Et Skær med  $5,9$  m Vand ligger paa c.  $22^{\circ} 18'$  N.  $114^{\circ} 12'$  E.,  $0,115$  Sm  $16^{\circ}$  fra Politistationen NW. for *Quarry Bay*.

**2943. Kina. Chu-kiang. (Canton Floden). Tai-mei Fyr. Opgrunding.**

(N. t. M. Nr. 143. Shanghai 1934.)

S.-Siden af Løbet SE. for *Tai-mei* Fyr er grundet til, og en mindste Dybde af  $1,8$  m er fundet paa c.  $23^{\circ} 03'$  N.  $113^{\circ} 16'$  E., c. 360 m  $151^{\circ}$  fra *Tai-mei* Fyr.

**2944. Kina. Chu-san Øhav. Duffield Pass. Baake ødelagt.**

(N. t. M. Nr. 139. Shanghai 1934.)

*Bird Rock* Baake paa c.  $29^{\circ} 46'$  N.  $122^{\circ} 04'$  E., ved det N.-lige Indløb til *Duffield Pass*, er forsvundet.

**2945. Kina. Yang-Tze Floden Munding. Ching-tien Rocks. Advarsel.**

(N. t. M. Nr. 138. Shanghai 1934.)

Skibe bør undgaa at mødes eller passere hinanden i Nærheden af *Ching-tien Rocks*. Skibe, der gaar imod Strømmen, bør vente klar af Skærene, indtil Skibe, der gaar med Strømmen, er klar af Skærene.

c.  $31^{\circ} 59'$  N.  $120^{\circ} 47'$  E.**2946. Korea E.-Kyst. Seikoshin. Fyr forandret.**

(N. t. M. Nr. 2114. London 1934.)

Det røde, faste Fyr paa c.  $39^{\circ} 50'$  N.  $127^{\circ} 38'$  E., paa Hovedet af *Seikoshin* Bølgebryder, er forandret og viser nu hvidt Lys med En-Formærkelser hver  $6^s$ . Flammens Højde: 10 m. Synsvidde: 10 Sm. En hvid, rund Fyrbygning. Fyret er ubevogtet.

**2947. Japan. Hokkaido. Mombetsu Ankerplads NW. Fyr tændt.**

(N. t. M. Nr. 2110. London 1934.)

Paa c.  $44^{\circ} 25'$  N.  $143^{\circ} 14'$  E.,  $7,5$  Sm  $309^{\circ}$  fra *Mombetsu* Fyr, er tændt et Fyr, der viser rødt, fast Lys. Flammens Højde: 9 m. Synsvidde: 9 Sm. Rødt, firkantet Taarn. Fyret, hvis Navn er *Saruru*, er ubevogtet.

## XI. Bekendtgørelser m. m.

2948. Danmark. Farvandet Syd for Fyn. Ærø. Søby Havn. Lodstakster.  
Marineministeriet har under den 18. December d. A. udfærdiget Bekendtgørelse om Takst for Lodsninger ved Søby Havn. Bekendtgørelsen træder i Kraft fra og med den 15. Januar 1935 at regne.

2949. Norge. Tromsesundet. Strømforhold.

(E. f. S. Nr. 11/1175. Oslo 1934.)

I Henhold til de sidste Maalinger i *Tromsesundet* er Strømforholdene der, som følger: Strømmen sætter S. over fra c. 1¼ Time før Højvande til c. 1¼ Time før Lavvande, da den skifter og sætter N. over til c. 1¼ Time før Højvande. Hastigheden er ved Springtid indtil c. 6 Knob i det snævraste, stærkest midt mellem Strømskifterne. Almindelig Strøm har en Fart af 4—5 Knob i det snævraste, 2—3 Knob N. og S. for. Under N.-lig Kuling sætter Strømmen S. over omtrent hele Tiden; den stopper kun c. ¼ Time, hvorefter den fortsætter med at løbe S. over. Ved S.-lig Vind kan det være strømstille c. ¼ Time, ellers skifter Strømmen momentant uden at stoppe.

Paa Grund af Bundformationen sætter Strømmen ikke nøjagtig i Sundets Retning. N.-gaaende Strøm sætter f. Eks. ofte ind mod *Krokelvlandet*, saaledes at man i usigtbart Vejr maa navigere særlig forsigtigt. Under Sejlads S. over med N.-gaaende Strøm vil man have Strømmen konstant paa Styrbords Bov, hvorved man let kan sejle sig i Land paa *Tomasjordnes*.

(Se Tillæg.)

## Kort, Farvandsbeskrivelser m. m.

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

Korts eller  
Bogs Nr

England:

- N 2265‡ Japan, Inland Sea. — Kobe ko.  
† 2265‡ Japan. — Kobe and Hyogo bays.  
R 562 Spain. — Port of Valencia.  
R 759 A Madagascar. — Cape St. Andrew to Bevato island.  
R 150 France. — Marseilles.

## Tillæg.

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

2950. (T). Danmark. Smaalandsfarvandet. Grønsund. Gravet Rende over Tolkebarren. Oplysning om Dybde.

Ved Opmaalingen den 21. December 1934 af den gravede Rende mellem *Gamle-Tolk* og *Ny-Tolk* fandtes Dybden at være 5,9 m i E.-Siden af Renden, 6,5 m i Midten af Renden og 5,1 m i W.-Siden af Renden.

c. 54° 51' N. 12° 13¼' E.

(E. f. S. Nr. 49/2735 1934.)

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2951. Danmark. Kattegat. Fyns Hoved W. Vragafmærkning inddraget.

Vragvageren med 2 grønne Flag, der var udlagt tæt NE. for Vraget af Lystkutteren, som ligger sunket paa 55° 37' 14" N. 10° 29' 02" E., er permanent inddraget. Mindste Dybde over Vraget er 18 m.

(E. f. S. Nr. 40/2304 og 41/2356 1934. Kort Nr. 304, 227, 241, 211 og 278.)

## XI. Bekendtgørelser m. m.

**2952. Danmark. Bestemmelser for Udbetaling af Dusører for mistede Torpedoer, tilhørende den danske Stat og fundet i danske Farvande eller paa danske Kyster.**

Marineministeriet har under 20. December d. A. udfærdiget nedenstaaende Bestemmelser for Udbetaling af Dusører for mistede Torpedoer, tilhørende den danske Stat og fundet i danske Farvande eller paa danske Kyster.

1. Der tilstaaes en Dusør paa 50 Kr. til den, der gennem det lokale Politi eller Havnemyndigheder afgiver Meddelelse og Oplysning til Marineministeriets Efterretningsstation vedrørende en mistet, brugbar Torpedo, naar disse Oplysninger er af en saadan Art, at de er medvirkende Aarsag til, at den mistede Torpedo findes.

2. Der tilstaaes en Dusør paa 200 Kr. til den, der først finder en paa Stranden inddreven, brugbar Torpedo, naar Finderen gennem det lokale Politi eller Havnemyndigheder afgiver Meddelelse om Fundet til Marineministeriets Efterretningsstation.

3. Der tilstaaes en Dusør paa 500 Kr. til den, der indbringer en i danske Farvande fundet, brugbar Torpedo og afleverer den til nærmeste lokale Politi eller Havnemyndighed. Har Arbejdet med Torpedoen været forbundet med særlige Vanskeligheder, eller er der sket Skade paa Fiskeredskaber o. l., kan Dusøren efter fornøden Dokumentation fra Finderen eventuelt forhøjes med et mindre Beløb.

4. I Fald Torpedoen ikke er brugbar, og den er fundet eller indbragt under de i Punkt 1, 2 og 3 anførte Forhold, vil Dusøren være henholdsvis 25, 100 og 300 Kr.

5. Disse Bestemmelser er ikke gældende for Søværnets Personel.

---

## Ekstra Tillæg.

### I. Østersøen.

**2953. (T). Finland. Finske Bugt. Helsingfors Havneomraade. Sörnäs Ledefyr. midlertidig slukket.**

(U. f. s. Nr. 35/892. Helsingfors 1934.)

Ledefyrene *Sörnäs övre* og *Sörnäs nedre* paa c. 60° 11' N. 25° 00' E. er indtil videre slukket.

**2954. Finland. Finske Bugt. Hamina Havneomraade. Ledefyr forandret.**

(U. f. s. Nr. 35/891. Helsingfors 1934.)

1. *Hamina övre* og *Hamina nedre* Ledefyr paa c. 60° 34' N. 27° 11' E. er forandret fra at vise rødt, fast Lys til at vise grønt, fast Lys.

2. *Ratavalli (Banvallens) övre* og *nedre* Ledefyr paa c. 60° 34' N. 27° 11' E. er forandret fra at vise grønt, fast Lys til at vise blaat, fast Lys.

(Kort Nr. 277.)

**2955. Rusland. Finske Bugt. Neva Bugt. Kronstadt Lille Red. Oplysning om Ankerplads. Advarsel.**

(N. f. S. Nr. 51/4918. Berlin 1934.)

Den paa c. 59° 58',<sub>2</sub> N. 29° 46',<sub>6</sub> E. angivne Ankerplads er paa Grund af Tilstedeværelsen af mange Undervandskabler uegnet til Formaalet. Det tilraades at udvise stor Forsigtighed.

Den bedste Ankerplads med 5,9 m Vand er paa begge Sider af *Leningrad Sökanal* lige bagved den hvide og den røde Lystønde ved Kanalmundingen.

(Kort Nr. 277.)

2956. Tyskland. Dievenow Munding. Fyr atter tændt. Taagesignal atter i Virksomhed.  
(N. f. S. Nr. 51/4995. Berlin 1934.)  
Fyret og Taagesignalet paa det nye Molehoved er efter endt Ombygning atter i Virksomhed.  
c. 54° 01' N. 14° 44' E.  
(E. f. S. Nr. 49/2730 1934.)

## II. Sundet, Smaalandsfarvandet, Store-Bælt, Farvandet Syd for Fyn og Lille-Bælt.

2957. (T). Danmark. Store-Bælt. Vengeancegrund Lys- og Fløjtetønde i Uorden.  
Lys- og Fløjtetønden *Vengeancegrund* paa c. 55° 12' N. 11° 05' E. viser for Tiden fejl Fyrkarakter. Den vil snarest blive bragt i Orden.

## III. Kattegat, Limfjorden og Skagerrak.

2958. (T). Danmark. Kattegat. Sejersø NW. Lys- og Fløjtetønde i Uorden.  
Lys- og Fløjtetønden *Sejersø NW*. paa c. 55° 56' N. 11° 03' E. viser for Tiden fejl Fyrkarakter. Den vil snarest blive bragt i Orden.

## IV. Nordlige Ishav og Nordsøen.

2959. Belgien. Wandelaar Fyrskib. Undervandsklokke atter i Virksomhed.  
(N. f. S. Nr. 51/4940. Berlin 1934.)  
Undervandsklokken om Bord i Fyrskibet *Wandelaar* paa c. 51° 22' N. 3° 00' E. er atter i Virksomhed.  
(E. f. S. Nr. 44/2531 1934.)